

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877

AGOSTO-SEPTIEMBRE 2024

LA ARMADA Y BARCELONA
LA MARINA DE ARAGÓN



MINISTERIO DE DEFENSA



PRÓLOGO DEL AJEMA	235
LA NAVEGACIÓN COMERCIAL DE LA CORONA DE ARAGÓN Joan Manuel Cortada Bover, capitán de la Marina Mercante	237
LAS REALES ATARAZANAS DE BARCELONA. JOYAS DE UN GRAN PASADO HISTÓRICO Marcelino González Fernández, capitán de navío (retirado)	255
LAS CARACTERÍSTICAS CONSTRUCTIVAS DE LAS EMBARCACIONES DE LA MARINA CATALANO-ARAGONESA Alberto Manuel Lens Tuero, capitán de navío (retirado)	279
EL ATLAS CATALÁN Y LOS CARTÓGRAFOS MALLORQUINES Augusto Conte de los Ríos, capitán de fragata	299
LA CONQUISTA DE MALLORCA Y SICILIA José M.º Blanco Núñez, capitán de navío (retirado)	325
ROGER DE LAURIA O LA EXPANSIÓN MARÍTIMA DE LA CORONA DE ARAGÓN Alejandro Anca Alamillo, marinero reservista voluntario honorífico	343
LA MÚLTIPLE Y CONTINUADA ACTIVIDAD NAVAL EN EL REINADO DE ALFONSO EL MAGNÁNIMO Pedro Perales Garat, capitán de fragata (retirado)	355
EL LIBRO DEL CONSULADO DEL MAR Y LAS ORDENANZAS DE SEGUROS DE BARCELONA Manuel Maestro López, presidente del Círculo Letras del Mar	373
LA SALVAGUARDA DE UNA CIUDAD ABIERTA AL MEDITERRÁNEO: FUERZAS NAVALES Y REDES DE PROTECCIÓN LITORAL EN LA BARCELONA BAJOMEDIEVAL Pere Badia Arroyo, máster en Cultures Medievals por la Universitat de Barcelona	385
FERNANDO II Y LA RESTAURACIÓN DEL DOMINIO MARÍTIMO DE ARAGÓN Manuel Acosta Elías, licenciado en Geografía e Historia, doctor en Filología	399
TÚNEZ Y LA GOLETA (1535) Oscar Uceda Márquez, presidente de la Associació d'Historiadors de Catalunya Antoni de Capmany, embajador de la Marca Ejército	411
LUIS DE REQUESENS: EL CATALÁN DEL REY PRUDENTE EN LA DEFENSA DEL MEDITERRÁNEO (1568-1571) Pablo Javier Rodríguez Rodríguez, Universidad Abat Oliba CEU	429
LA FÁBRICA DE GALERAS DE BARCELONA DURANTE LA GUERRA DE LOS NUEVE AÑOS SEGÚN UN COPIADOR DE CARTAS DEL MUSEO NAVAL DE MADRID (1691-1697) Alfredo Chamorro Esteban, profesor asociado en la Universitat de Barcelona	451
LA ARMADA Y LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARÍTIMA DE BARCELONA Augusto Conte de los Ríos, capitán de fragata	477
RELACIÓN DE LA ARMADA CON BARCELONA José Jorge Bonet Albalat, capitán de corbeta	497
EL SALÓN NÁUTICO DE BARCELONA Luis Conde Moller, presidente del Comité Organizador del Salón Náutico Internacional de Barcelona	511
BAUTISMOS DE MAR DE ESCOLARES CATALANES EN BUQUES DE LA ARMADA. LA RELACIÓN DE LA ARMADA CON BARCELONA Pelayo Majo Llobet, capitán de yate	519

Nuestra portada: Perspectiva del puerto de Barcelona y sus alrededores desde la Comandancia Naval.

(Foto: José Jorge Bonet Albalat).

EDITA:



Paseo de la Castellana, 109
28046 Madrid

NIPO 083-15-012-8 (edición impresa)
ISSN 0034-9569 (edición impresa)

NIPO 083-15-014-9 (edición en línea)
ISSN 2530-2361 (edición en línea)

Depósito legal M 1605-1958

Director: Coronel de Inf. de Marina Gonzalo RODRÍGUEZ DE TRUJILLO MONTERDE

Corrección de estilo: REVISTA GENERAL DE MARINA

Diseño gráfico y maquetación: REVISTA GENERAL DE MARINA

Imprime: Ministerio de Defensa

Dirección y Administración:

Cuartel General de la Armada - Montalbán, 2 - 28071 MADRID

Teléfono: 91 379 51 07

Correo electrónico: regemar@fn.mde.es

Disponible en:

<https://publicaciones.defensa.gob.es> (Catálogo de Publicaciones de Defensa)

<https://cpage.mpr.gob.es> (Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado)

App Revistas Defensa:

Google Play: <https://play.google.com/store>

App Store: <http://store.apple.com/es>

<https://armada.defensa.gob.es>

Precios a partir del 1 de abril de 2021

Precio ejemplar (IVA incluido):

2,00 €

Suscripción anual (IVA incluido):

España 18,00 €

Europa 30,00 €

Resto del mundo 35,00 €

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

NOVELDA (ALICANTE).—Librería Farándula, San José, 9

FERROL.—*Central Librería Ferrol S. L.*, Dolores, 2

MADRID.—Ministerio de Defensa. Pedro Teixeira, 15, bajo / Almacén del Centro de Publicaciones. Camino de los Ingenieros, 6

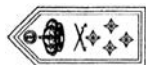
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8

VENTA ELECTRÓNICA

publicaciones.venta@oc.mde.es

PRÓLOGO DEL AJEMA

Antonio PIÑEIRO SÁNCHEZ
Almirante jefe de Estado Mayor de la Armada



Como viene siendo habitual, tengo el honor de abrir el tradicional número monográfico de nuestra REVISTA GENERAL DE MARINA, este año dedicado a la Marina en el Reino de Aragón, un tema de profunda relevancia histórica que fue desgranado y analizado de manera excepcional durante la Jornada Histórica de la Armada celebrada en Barcelona el pasado mes de mayo.

Desde siempre, el mar ha sido eje vertebrador y modelador de la economía, la cultura y la estructura social de los pueblos, y ha dotado a las tierras ribereñas de un carácter particular marcado por la profunda huella de la tradición marítima.

En tiempos del Reino de Aragón, el poder naval militar desempeñó un papel crucial en la expansión y consolidación de su influencia en el Mediterráneo. La flota resultó imprescindible para garantizar, entre otras, la seguridad de sus costas y el afianzamiento de rutas comerciales frente a piratas y potencias rivales, lo que permitió al Reino prosperar económicamente y convertirse en un importante enclave para el comercio internacional.

Tal como ocurre en la actualidad, el mantenimiento de una flota de primer nivel exigía entonces la existencia de una adecuada infraestructura de construcción naval y el correspondiente apoyo a su sostenimiento. Cuestión ésta que llevó a los astilleros de Barcelona y a otros puertos aragoneses a convertirse en un referente para la industria naval de la época. Muestra de ello fue la existencia de diferentes atarazanas, entre las que cabe destacar las Atarazanas Reales de Barcelona, levantadas durante el reinado de Pedro III de Aragón. Una mentalidad industrial que tuvo un importante



Almirante general Antonio Piñeiro Sánchez.
(Foto: Armada)

papel en la renovación y fortalecimiento de la Armada en el siglo XIX, entre otras, de la mano de empresas barcelonesas como La Maquinista Terrestre y Marítima.

Destacaba como puerto estratégico Barcelona, principal centro neurálgico de la Marina aragonesa gracias a su privilegiada ubicación geográfica. Su crecimiento y desarrollo quedaban así íntimamente ligados a la Marina, que no sólo garantizaba la expansión comercial, sino que otorgaba además la capacidad de proyectar el poder naval, lo que permitió al Reino de Aragón acometer campañas navales en el Mediterráneo y ejercer su influencia en Sicilia, Cerdeña y, más tarde, en Nápoles.

Dichas campañas ampliaron significativamente el territorio y extendieron su dominio como potencia marítima de la mano de marinos ilustres como Roger de Lauria, figura clave en las conocidas «Vísperas Sicilianas» y uno de los máximos exponentes en la consolidación del poder marítimo aragonés.

Esta política desarrollada de cara a la mar dejó una huella imborrable en el tejido social del Reino. La necesidad de marineros, soldados y trabajadores de astilleros fomentó una sociedad diversa y dinámica, con una mentalidad abierta y cosmopolita que ha contribuido significativamente a lo largo de la historia al progreso y fortalecimiento de la Armada. Además, los cartógrafos aragoneses elaboraron mapas y portulanos con los que aportaron un conocimiento geográfico valiosísimo para navegantes y exploradores.

Toda una actividad vinculada al mar que se registraba en el *Libro del Consulado del Mar*, recopilación de los usos y costumbres vigentes en el Mediterráneo occidental y una de las más relevantes contribuciones a la organización de la navegación y el comercio marítimos en el Mediterráneo, cuya influencia testimonia el avanzado desarrollo comercial y jurídico de Barcelona en la Baja Edad Media.

La mar es y será siempre una fuente de riqueza económica, un canal de intercambio cultural y un elemento estratégico fundamental para la defensa. La profunda vinculación marítima en la historia de España ilustra la interdependencia a lo largo de los siglos entre el poder naval, el comercio, la industria y el desarrollo urbano. En este número monográfico diferentes artículos desgranar muchos de estos aspectos para ofrecer al lector una visión de la gran influencia de la mar sobre la sociedad, y viceversa, utilizando como marco el excepcional legado marítimo de esta rica región de España.

Hoy es el día en que los buques de la Armada continúan recalando en sus puertos, donde nuestras dotaciones son recibidas con entusiasmo y agradecimiento por la incansable labor que desempeñan en la defensa de España y sus intereses, misión principal de la Armada. Tanto es así que este año Barcelona podrá disfrutar de la presencia del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* y del LHD *Juan Carlos I* con motivo de la celebración de la Copa América, reflejo del vínculo de la Armada con la sociedad catalana.

No quiero finalizar este prólogo sin antes agradecer el excelente trabajo realizado por todos aquellos que con esfuerzo y dedicación han hecho posible este número monográfico, y que con generosidad y entusiasmo han compartido su conocimiento, experiencia y visión.

LA NAVEGACIÓN COMERCIAL DE LA CORONA DE ARAGÓN

Joan Manuel CORTADA BOVER
Capitán de la Marina Mercante

Introducción



Nesta modesta aproximación al interesante tema de la navegación mercante de la Corona de Aragón, nos proponemos examinar tres aspectos de la cuestión.

El primero es el contexto socioeconómico y geográfico que propicia el nacimiento de una marina mercante y una clase mercantil, primero en el Principado de Cataluña y luego en otros dos Estados de la Corona de Aragón, como son los reinos de Valencia y Mallorca.

El segundo, la evolución de la potencia naval y mercantil de dicha entidad política plural entre los siglos XII y XV, así como su institucionalización legislativa.

Finalmente, trataremos de efectuar una aproximación a un punto importante: entender la naturaleza de los tráficos, fuentes de financiación y mercancías que propiciaron el nacimiento, auge y declive de la marina mercante catalano-aragonesa.

Los primeros pasos (1030-1260)

El geógrafo español Gonzalo de Reparaz, que fue profesor de la Escuela de Náutica de Barcelona y más tarde eminente explorador de los Andes peruanos, en su obra *Catalunya a les mars* (1930) expuso que historia y geografía son ciencias inseparables. Sin la ayuda de esta última en sus aspectos físico, político y demográfico no es posible entender las causas de la mayor parte de los fenómenos históricos y su evolución.

Uno de los padres de la geografía humana, el profesor alemán Karl Ritter, creía que sólo las costas ricamente articuladas, con abrigadas ensenadas naturales, están destinadas a un gran desarrollo marítimo. Ciertamente, esto es así en casos como Escandinavia, Gran Bretaña, Grecia, Países Bajos o Galicia, pero también existen algunas excepciones. Portugal, con un solo buen puerto natural como es el estuario del Tajo, fue y sigue siendo un gran país marítimo. Lo mismo ocurrió en la Antigüedad con Fenicia, cuya costa no ofrece península, ensenada o cualquier otro tipo de abrigo geográfico alguno, y ello se evidencia también en la costa levantina del Mediterráneo español, con la notabilísima excepción de Cartagena.

La cuestión que se plantea de inmediato es la razón por la cual Fenicia y los Estados mediterráneos de la Corona de Aragón —los reinos de Valencia y Mallorca y, de forma muy relevante, el Principado de Cataluña— adquirieron carta de naturaleza como destacadas potencias marítimas en la Baja Edad Media. Las Baleares tenían un magnífico puerto natural, Mahón, pero situado en una posición excéntrica respecto al resto del archipiélago y en una isla de reducida superficie; el Reino de Valencia no contaba prácticamente con ninguno, y en cuanto a Cataluña, las bahías de Rosas, Palamós, Sant Feliu de Guíxols o Salou no ofrecían suficiente buen abrigo a determinados vientos, al igual que la ensenada de Los Alfaques —bastante frecuentada en la Edad Media—, que estaba sujeta a los caprichos y limitaciones derivados de los sedimentos depositados por el río Ebro. Según Reparaz, la razón de que fenicios, catalanes, valencianos y mallorquines, desmintiendo la teoría de Ritter, se lanzasen a la mar fue la necesidad de buscar en ella los indispensables medios de vida y, si era posible, algo más: la prosperidad y la riqueza a través del comercio.

Como escribió Antonio de Capmany en 1779, «La navegación ha constituido en todos los tiempos el verdadero poder de las naciones, pues con el imperio de los mares les asegura el dominio y usufructo de todas las tierras y es la que hizo ricas y famosas a las repúblicas antiguas».

Por otra parte, si bien la situación insular de las Baleares ya propiciaba una vocación marinera, tanto Fenicia como los litorales catalanes y valencianos tenían una característica común: franjas costeras relativamente estrechas, con una media de cien kilómetros de profundidad, con alta densidad de población y de fertilidad desigual, tras las cuales aparecen ásperas cadenas montañosas (Pirineos, serranía de Cuenca) o bien estepas semiáridas (Los Monegros), poco pobladas y, en la Edad Media, sujetas a un régimen feudal muy poco dinámico en el plano socioeconómico. De ahí la necesidad imperiosa de su numerosa población de volver la vista a la mar y al comercio exterior.

Esta peculiaridad —de un *hinterland* no muy extenso— que compartían Barcelona y más adelante Valencia era común a otras dos potencias navales mediterráneas contemporáneas tan sumamente importantes como eran entonces las repúblicas de Venecia y Génova. La unión dinástica del Condado de Barcelona con el Reino de Aragón (1137) ampliará en mutuo beneficio el *hinterland*

de la entidad resultante, dado que Aragón ganaba con ello una vía natural —la desembocadura del Ebro— para dar salida a su producción agropecuaria. Cataluña, por su parte, sumaba extensión territorial en la península ibérica, lo cual servirá en parte para compensar el patrimonio condal allende los Pirineos, que perderá Pedro II el Católico, junto con su vida, en la trágica jornada de Muret (1213).

La tradición marítima del Levante peninsular viene de muy lejos, desde el establecimiento de las primeras factorías fenicias y griegas y las posteriores ocupaciones del territorio por cartagineses y romanos. La abundancia de pecios que jalonan sus costas son las pruebas de un intenso tráfico comercial durante la Edad Antigua, que decreció de forma notable durante el turbulento período bárbaro y la invasión árabe de la península en el siglo VIII.

Ante la reacción cristiana en la zona oriental y la creación de la Marca Hispánica por los carolingios, no tardó en reanudarse el comercio de cabotaje en el Mediterráneo occidental, a cargo de navegantes procedentes del norte de la península italiana y la Provenza. Ellos pondrán la semilla del posterior desarrollo comercial y marítimo de los condados catalanes primero y, más tarde, de los reinos de Mallorca y Valencia.

El núcleo inicial de la expansión mediterránea será Barcelona, pero no ya la antigua factoría comercial de griegos o cartagineses ni la modesta colonia romana, sino una entidad de carácter propio, muy influida hasta bien entrada la Edad Media por el espíritu comercial de genoveses y pisanos, que se establecen en la ciudad poco después de su liberación del dominio árabe y que muestran a los catalanes el camino de la prosperidad futura.

La primera obligación que el Condado de Barcelona se impone es garantizar la libertad de circulación de mercaderes y mercancías mediante los *Usatges* de Ramón Berenguer I el Viejo. Seguirá el *Usatges: Omnes quippe naves* de Ramón Berenguer II, que aseguraba la protección del príncipe a todas las naves que entrasen o zarpasen de Barcelona, entre el cabo de Creus y el puerto de Salou; también se mejorará la seguridad de las vías marítimas con la expedición punitiva conjunta de 1114 —impulsada por el papa Pascual II— de Ramón Berenguer III el Grande en coalición con pisanos, genoveses y provenzales contra las Baleares, núcleo más próximo de la piratería sarracena, consiguiendo una fugaz ocupación de las islas.

Según el profesor Joan Reglà, en la segunda mitad del siglo XII Cataluña se convierte en una verdadera potencia en exportación de sal procedente del monopolio condal sobre las reservas salinas del Languedoc-Rosellón. También contribuyó a reunir los capitales necesarios para empresas marítimas más importantes con la llegada a Barcelona del oro de los refugiados occitanos que huían de la persecución religiosa contra la secta albigena.

A mediados del siglo XII son ya frecuentes los viajes de navegantes y mercaderes barceloneses a Berbería, Ceuta y Egipto, siguiendo los pasos de venecianos, genoveses o amalfitanos que llevaban ya un siglo comerciando activamente



Estatua de Ramón Berenguer IV en el parque del Retiro de Madrid. (Fuente: www.wikipedia.org)

con los puertos del otro extremo del Mediterráneo y norte de África.

En 1187 los catalanes y provenzales obtienen del vizconde Conrado de Montferrato, señor de Tiro, privilegios en la exención de tasas de exportación e importación de sus mercancías, así como derechos de fondeo y nombramiento de cónsules, o sea, beneficios equivalentes a los que ya gozaban las marinas de las ciudades-repúblicas itálicas.

Evidentemente, el restablecimiento del comercio marítimo no fue un camino de rosas, y la amenaza de corsarios y piratas estará en todo momento muy presente. Para contrarrestarla, se produce la reconquista de Tortosa por Ramón Berenguer IV y la expedición naval, también conjunta, de catalanes y genoveses contra Almería del

1147, surgiendo de ello una íntima interacción entre la marina militar y la mercante en una época en que la gran mayoría de barcos podía cumplir ambas funciones. Si la primera abre el camino y lo consolida, la segunda cosecha los frutos prácticos, que pronto serán sustanciosos, como lo demuestra el hecho de que en 1137 el conde Ramón Berenguer conceda a la Catedral de Barcelona el beneficio de parte de los derechos de entrada y salida de las naves que entran en el puerto. En 1150 Benjamín de Tudela, en su viaje a Jerusalén, pasa por Barcelona y elogia el próspero aspecto de la ciudad y el activo tráfico comercial de su puerto, frecuentado por comerciantes italianos, sicilianos, egipcios y sirios.

Se van creando así las condiciones para la eclosión de la potencia mercantil catalana en el ámbito mediterráneo, que vivirá sus mejores momentos en los siglos XIV y XV, en los que también los reinos de Mallorca y Valencia, cada uno a su modo, se habrán ya incorporado activamente a esta dinámica.

Según el profesor Gaspar Feliu, «... de entrada podemos distinguir tres grandes etapas: de formación, hasta finales del siglo XIII; de prosperidad, hasta mediados del siglo XV; y posteriormente, de decadencia. La primera etapa va

de mediados de la segunda mitad del siglo XII hasta 1260. Son años de aprendizaje. Parece claro que los comerciantes catalanes llegaron a Oriente más tarde que los mercaderes de Provenza y del Languedoc y puede que a remolque de éstos. Tanto en Tiro como en Alejandría o en Constantinopla los encontramos compartiendo los mismos barrios o alfondigas (almacenes de depósito y albergue de mercaderes) o recibiendo privilegios conjuntamente». La cruenta cruzada contra los cátaros pudo haber provocado la decadencia de los puertos occitanos y provenzales en beneficio de los catalanes.

Resulta interesante destacar el tipo de relaciones mercantiles y políticas que entre los siglos XI al XIII mantienen los condes de Barcelona y luego los reyes de Aragón con los Estados norteafricanos y los reinos de taifas musulmanes peninsulares, dado que tienen un carácter ambivalente. Si la idea política de fondo es la llamada Reconquista, común entre todos los monarcas cristianos de España, ello no es obstáculo —incluso resulta una estrategia inteligente— aprovechar los frecuentes conflictos bélicos entre los reinos y emiratos árabes para, apoyando a unos y otros y comerciando selectivamente con ellos, acabar debilitándolos a todos. Las invasiones de los almorávides en el siglo XI y de los almohades en el XII, con su fanatismo religioso, constituirán un impedimento temporal importante a esta política. De todos modos, se registra en todo momento un activo comercio con los puertos andalusíes y del Magreb, destacando en general las buenas relaciones que los monarcas aragoneses suelen mantener con Fez, Túnez y Bujía, dado que una de las mercancías que allí se obtiene, además de los esclavos, es el oro, tan necesario para las transacciones comerciales en otras rutas. Todavía en la fecha tan avanzada de 1294, Jaime II nombra a un judío barcelonés, Jehuda Bonsenyor, para el cargo de redactor jurado de los contratos que se deban hacer en la ciudad en lengua árabe: los *Instrumente debitoria arabice facienda per sarraceni*.

A su vez, comienzan a establecerse los consulados en los puertos de destino como medios de protección y ayuda a los mercaderes, distinguiéndose los tráficos siguientes:

- Ruta del norte de África: Túnez, Argel, Trípoli y Ceuta.
- Ruta de las islas: Mallorca, Sicilia y Cerdeña.
- Ruta del Oriente (denominado entonces Romania) hasta Constantinopla y extensiones a los mares Negro y de Azov.
- Ruta de ultramar: Chipre, Tiro, Beirut, Acre y Alejandría.
- Ruta de occidente: Brujas, Ypres, Gante y posteriores extensiones a Inglaterra, Amberes y Dordrecht.

Ya en el siglo XIII, se inicia la edificación de las Drassanes Reials (Reales Atarazanas) de Barcelona por impulso de Jaime I, aunque serán terminadas por Pedro IV. Estas gradas de construcción naval se dedican primordialmente a la flota militar, ya que las embarcaciones mercantes se construyen en astilleros y



Portada del *Llibre del Consolat de Mar*.
(Fuente: www.cervantesvirtual.com)

talleres situados en lo que hoy conocemos como las plazas de Antonio López y de Correos, junto a la Lonja de Mar. También en la ciudad de Valencia levantan las Drassanes Reials del Grao, destinadas a construir las naves de comercio de la Dressana del Senyor Rei, donde se aparejaban las galeras militares y que muy posiblemente se remontaban a la época musulmana.

En 1258 aparecen las *Ordinacions de la Ribera*, en las que Jaime I reconoce la existencia de la *Universitat dels Prohoms de la Ribera* como cofradía de navegantes, regulando sus importantes funciones y organización interna. Es el germen del *Llibre del Consolat de Mar* de 1370, código de derecho marítimo y comercial que estará vigente en todo el Mediterráneo y que, traducido a las principales lenguas

europeas, se convertirá en derecho común de aquellas materias en todo el mundo occidental. Unas ordenanzas semejantes a las *Ordinacions* de Barcelona se aplicarán en Valencia a partir de 1283, mientras que Mallorca y Perpiñán (segunda ciudad de Cataluña en aquella época) establecerán sus propios Consulados de Mar respectivamente en 1343 y 1388.

Paralelamente, el mismo monarca considera necesario establecer normas proteccionistas de la navegación catalana, y una cédula real de 1227 dispone que el comercio con los puertos de Berbería, Siria y Egipto se efectúe en naves catalanas, prohibiendo la carga en barcos extranjeros si hay buques catalanes disponibles en Barcelona. Sus sucesores dictarán posteriormente disposiciones similares respecto a Mallorca, resultando menos estricto el proteccionismo en cuanto a Valencia, por lo menos hasta el siglo xv, en que se decreta en varias ocasiones la expulsión de los comerciantes italianos de orígenes concretos por la competencia desleal que practican frente a los autóctonos, con excepción de los naturales de aquellas ciudades-estado italianas con las que el rey tenga establecidos tratados de alianza o de reciprocidad.

La creciente prosperidad de comerciantes y armadores de naves provoca las críticas de algunos menos favorecidos por la fortuna o menos avispados. Como a veces hoy en día sigue sucediendo, triunfar en los negocios se equipara indiscriminadamente a una especie de pecado mortal. En plena Edad Media, tal pecado es el de usura, y para tranquilizar sus conciencias los mercaderes barceloneses solicitan la opinión de un reputado jurista, consejero del rey Jaime I y fraile con fama de santo, Ramón de Peñafort, el cual escribe un dictamen sobre la justa negociación comercial, *Modus juste negotiandi in gratiam mercatorum*. Respecto a los comerciantes italianos, otro santo, san Antonio de Florencia, les aconseja «apagar las llamas del Purgatorio» mediante la limosna y las obras pías.

La plenitud (1260-1415) y la decadencia (1415-1472)

Esta segunda etapa se inicia con las conquistas de Mallorca (1229) y Valencia (1238) por Jaime I, seguidas por la de Sicilia a cargo de su hijo Pedro III (1282). No faltan los vaivenes dinásticos, dado que Jaime I lega el Reino de Mallorca, el Rosellón y Montpellier a su segundo hijo y, asimismo, también Sicilia permanecerá bajo una rama secundaria durante largos períodos de tiempo; pero el efecto altamente beneficioso de la expansión dinástica mediterránea sobre la navegación y el comercio se produce igualmente, máxime con la ocupación de Cerdeña por Jaime II (1324). De hecho, con el dominio de Sicilia por la monarquía aragonesa, el tráfico comercial entre Italia y la entonces llamada Ifriquía —equivalente actualmente a Túnez, excluyendo las partes más desérticas, la región de Constantina del noreste de Argelia y la Tripolitania (actual Libia)— se convierte casi en coto cerrado de las naves catalanas.

El brillante y malogrado historiador Jaume Vicens Vives, prematuramente fallecido con sólo cincuenta años, fue autor de una hipótesis sobre la expansión de la Corona de Aragón por el Mediterráneo. Se trata de la «Teoría de la diagonal de las islas». Según la misma, no sería un hecho casual la secuencia de incorporaciones u ocupaciones catalano-aragonesas que se registra entre los siglos XIII y XIV: Baleares, Sicilia, Cerdeña, Malta, Pantelaria, Djerba, Atenas y Kastelórizo. A ello, cabría añadir la frustrada anexión de Chipre, quizás pretendida por Jaime II mediante su matrimonio con María de Lusignan, hija del rey franco de dicha isla. Una política que tendría por objeto asegurarse la hegemonía de las rutas comerciales a Egipto y Siria y, por ende, la lucrativa ruta de las especias. Por establecer un parangón más cercano a nuestros tiempos, resultaría algo similar a lo logrado por los británicos en el siglo XIX con el establecimiento de bases en Gibraltar, Malta, Chipre, Suez, Adén, Ceilán y Singapur para blindar sus rutas marítimas a Extremo Oriente y la India. El historiador francés Pierre Vilar y el italiano Mario del Treppo apoyaron esta especulación de Vicens Vives, mientras que Gaspar Feliu se mostró algo más escéptico. El hispanista

inglés Jocelyn Hillgarth fue más allá y reputó extemporáneo atribuir a un cauto y prudente Jaime II de Aragón un designio imperialista mediterráneo que sería «más propio del Mussolini de 1935». De lo que cabe poca duda es de que, como indica el profesor valenciano David Igual Luis, hubiese o no un diseño político de carácter imperialista preconcebido, «el auge exterior de los barceloneses, escoltados por los mallorquines y los valencianos, creó una zona de carácter político y económico conceptuada en ocasiones como imperio de los mercaderes catalano-aragoneses, denominación en la que subyace el intento de recoger lo más sublime que aportó la gestión de la Corona: el pactismo como norma de gobierno y el espíritu emprendedor de la burguesía».

Pero, como indicábamos ya anteriormente, todo ello dista de ser un camino de rosas. Durante todo el período subsiste una intensa actividad pirática, incluso en tiempos de paz; un «todos contra todos» que involucra a berberiscos, italianos de diversas procedencias, dálmatas, griegos, mallorquines y catalanes —que no se quedan atrás, ni mucho menos— en esta actividad depredadora, en especial contra naves sarracenas. Resultan frecuentes los incidentes diplomáticos y las misivas de queja y solicitud de resarcimiento entre los diversos soberanos y gobernantes, sobre todo entre el sultán egipcio, los dogos genoveses o venecianos y el rey de Aragón. Asimismo, varias embarcaciones de la ruta de Flandes resultan asaltadas por piratas ingleses, lo cual provoca reclamaciones del rey aragonés a Enrique III y a Ricardo II de Inglaterra, aunque resultan poco o nada efectivas.

Es en esta misma época cuando el monarca insta a las autoridades municipales de Barcelona y Valencia a construir y mantener a sus expensas escuadras de galeras para contribuir a la vigilancia y defensa de sus respectivas costas.

Un momento especialmente favorable se produjo durante los primeros años de la larga guerra entre Venecia y Génova (1268-1297), en que los marinos catalanes aprovecharon para ampararse en su pabellón neutral. Pero en 1291 se produjo una grave crisis, que se prolongará durante casi medio siglo.

Como nos recuerda el profesor Gaspar Feliu, en 1291 cayó en manos del sultán mameluco el último reducto del reino cristiano de Jerusalén establecido tras la primera cruzada. Nos referimos a la fortaleza de San Juan de Acre. Como respuesta, el papa prohibió, bajo pena de excomuniación, el comercio con los territorios del sultán de Babilonia (Alejandría). Inicialmente, el veto afectaba a los productos estratégicos (armas, caballos, hierro, madera y alimentos), pero en 1308 se amplió a toda transacción con los territorios del sultán: Egipto y la fachada oriental del Mediterráneo.

Los occidentales hicieron frente a la nueva situación incrementando el comercio con el mar Negro y las rutas mongoles y retrocediendo a posiciones insulares defensivas: Chipre, donde fue restaurado el irredento Reino de Jerusalén y se refugiaron muchos fugitivos de San Juan de Acre; también Rodas, ocupada y fortificada por la Orden Hospitalaria y que en los decenios sucesivos tendrá hasta cuatro caballeros catalanes entre sus grandes maestros, o Quíos, convertida

por los genoveses en base principal de su comercio con Oriente. Durante algún tiempo, los viajes de las naves occidentales finalizan en esas islas, desde las cuales se mantiene un incesante comercio de cabotaje con Alejandría, Siria y Beirut; se soslaya así el anatema papal de un tráfico directo.

En el caso de los mercaderes de la Corona de Aragón, el comercio con el territorio musulmán no se interrumpió ni en ningún momento se cerró el Consulado de Alejandría. Al fin y al cabo, los monarcas aragoneses ya estaban excomulgados desde la conquista de Sicilia y no les importaba una excomunión más. Es a partir de la reconciliación de Jaime II con el papa en 1302 cuando la prohibición empieza a implementarse, si bien diversos decretos reales limitan o diluyen su verdadero alcance y, en realidad, parecería que se adopta una política de «se acata, pero no se cumple». Años más tarde, en 1338, Pedro IV el Ceremonioso levanta toda restricción e indulta de sanción y castigo a los comerciantes y armadores que hubieran infringido las prohibiciones pontificias; eso sí, a cambio de que a su vez le sea condonada una deuda de 20.000 sueldos que tenía contraída con la ciudad de Barcelona. Este alzamiento fáctico sobre la prohibición de comerciar con Siria y Egipto puede ser considerado el inicio del gran momento del comercio oriental catalán.

El problema se plantea al intentar delimitar el punto final de esta etapa, ya que pocos años más tarde irrumpe en Europa la peste negra, epidemia que hará estragos en la población y tendrá profundos efectos socioeconómicos. A ello se suma la llamada «otra guerra de los Cien Años», que desde 1350 enfrentó a la Corona de Aragón, en alianza con Venecia, contra una República de Génova, apoyada por Francia y Castilla, y que —con intervalos de treguas más o menos estables— confrontará a ambas potencias navales mediterráneas hasta finales del siglo xv.

Una cuestión debatida —en especial en algunos estudios serios publicados en las últimas décadas— es si Barcelona o, más exactamente, el triángulo Barcelona-Valencia-Mallorca, estuvo en condiciones de disputar la hegemonía comercial a Venecia y a Génova. La historiografía romántica catalana lo daba por sentado, pero parece más razonable pensar —como hace el profesor Gaspar Feliu— que el poderío comercial marítimo de la Corona de Aragón no pasaría de ocupar un muy honroso tercer lugar, aunque en determinados momentos, gracias a la extraordinaria expansión de su dominio territorial a lo largo y ancho del *Mare Nostrum* y a la potencia de su flota militar, pudiera llegar a sobrepasar puntualmente a sus rivales.

El historiador británico Alan Ryder, el mejor biógrafo de Alfonso V el Magnánimo, hace una detallada descripción de la situación de la Confederación en los albores del siglo xv, señalando que quizás se encontraba en la cúspide de su poder, pero ya iban apareciendo negros nubarrones en el horizonte.

Cataluña contaba entonces con unos 375.000 habitantes, de los cuales el 30 por 100 habitaba en ciudades y villas de tamaño medio, con los 40.000 moradores de Barcelona a la cabeza; su homogeneidad cultural, lingüística y religiosa la

dotaba de un fuerte sentimiento identitario o, si se quiere, nacional. La agricultura era la principal actividad, con el progresivo abandono de los cereales a favor de cultivos más rentables, como la vid y el azafrán. Existía además una importante industria manufacturera de paños de lana de calidad media, de forja de metales y de construcción naval.

Aragón tenía una población de unas 200.000 personas; de ellas, un 10 por 100 habitaba en Zaragoza, con un importante núcleo morisco en el sur del reino; la principal fuente de riqueza eran el trigo, la miel, la madera y la lana.

El Reino de Valencia, a su vez, estaba poblado por unas 320.000 almas (un 10 por 100 en la capital), de las cuales un 40 por 100 pertenecían a la minoría morisca, que representaba una gran fuerza de mano de obra agrícola y artesana sujeta a un régimen feudal. La caña de azúcar, las almendras y el arroz eran los cultivos más rentables, así como también eran importantes la alfarería y las manufacturas laneras y, en los últimos tiempos, las sederas.

Finalmente, el Reino de Mallorca, que comprendía el conjunto de las Baleares, contaba con unos 50.000 habitantes, en buena parte procedentes de la repoblación y el reparto de tierras entre catalanes efectuado tras la conquista. Sufría un déficit crónico en autoabastecimiento de cereales y una fuerte deuda pública, pero tenía una estimable producción de almendras, vino, higos y lanas de Menorca.

Sin embargo, las sucesivas epidemias de peste habían diezmando la población (se estima que Barcelona perdió el 20 por 100 de sus pobladores y la ciudad de Valencia un 35 por 100), lo que, al igual que en el resto de Europa, produjo escasez de mano de obra, un incremento descontrolado de salarios y precios, el abandono de cultivos de las tierras menos fértiles, el consecuente déficit de suministro de alimentos básicos, quiebras comerciales y bancarias y disminución de las rentas de la clase nobiliaria feudal, que ésta pretendió compensar con un incremento de las cargas que recaían sobre sus súbditos, labriegos por lo general muy pobres. A ello hay que añadir el ya citado conflicto intermitente con Génova; otra contienda, más devastadora y de casi dos décadas, con Castilla (la guerra de los Dos Pedros: Pedro IV de Aragón y Pedro I de Castilla), y las sublevaciones de la Unión nobiliaria aragonesa y valenciana contra el Ceremonioso, aplastadas en la batalla de Épila de 1348.

A pesar de todo ello, los flujos comerciales se mantenían, y cada año salían de Barcelona y Valencia cuatro o cinco naves cargadas de manufacturas locales y otras importadas de Flandes hacia los puertos orientales, llegándose al máximo de consulados abiertos, algunos incluso en los mares Negro y de Azov.

Algunos historiadores, como García Sanz, Feliu o Carrère, colocan el punto de inflexión en 1415 como el año del agotamiento de la etapa de expansión. Otros, como Del Treppo, sostienen que hubo altibajos e incluso un notable pico de crecimiento del tráfico hacia 1435. Es el momento —concretamente en 1434— en que empieza la construcción del puerto artificial de Barcelona, lo cual sería un indicio de que todavía se contemplaba el futuro

con cierto optimismo. En 1438, Alfonso V instituye el llamado *dret d'ancoratge* (derecho de fondeo) para la financiación de unas obras que se prolongarán hasta finales del siglo XVII.

Sin embargo, la crisis se agudiza claramente tras 1453: la caída de Constantinopla frente a los otomanos y la guerra civil catalana de 1462-1472 llevan al declive final del comercio barcelonés. Algo que, en el caso de Valencia, a salvo de las perturbaciones bélicas intestinas de Cataluña, tardará bastante más tiempo en manifestarse, prolongándose la etapa de prosperidad hasta la guerra civil de las Germanías y, en menor medida, con la expulsión de los moriscos a principios del siglo XVII. Podría deducirse que si la ruina del comercio y la navegación barcelonesa arranca de los conflictos internos de la segunda mitad del siglo XV, en el caso de Valencia y Baleares su evolución seguiría principalmente los pasos del conjunto del tráfico comercial mediterráneo, en clara decadencia derivada del establecimiento de la ruta portuguesa a las Indias Orientales contorneando África y de la expansión de la influencia otomana en el Magreb y el consiguiente incremento de la actividad corsaria berberisca.

Unos interesantes estudios del citado profesor David Igual Luis y de su colega Coral Cuadrada detallan las particularidades del auge comercial mediterráneo de Valencia en el siglo XV, cuando —mejor situado su puerto que el de Barcelona para la ruta marítima de Italia hacia Marruecos, Andalucía o Flandes— la ciudad del Turia, a pesar de algunos conatos de expulsión proteccionista, ve crecer una colonia de mercaderes toscanos, lombardos, ligures y vénetos que, junto con la élite local, darán un gran impulso económico a la ciudad. Una prosperidad a la que no es ajeno el interés italiano por la adquisición de lanas y pieles castellanas o del Maestrazgo, así como la facilidad de obtener oro del Reino nazarí de Granada.

El mercado de fibras valencianas estaba estructurado en torno a una división del trabajo, con los valencianos como intermediarios de acceso a los ganaderos, mientras que los italianos controlaban la exportación a sus países. Esto sería válido para la lana, pero lo mismo puede decirse respecto a otra fibra: la seda. Ésta se producía en Valencia o, mayoritariamente, en Granada, donde el cultivo de moreras se había extendido con anterioridad. De hecho, entre ambas ciudades se fijó en el último cuarto del siglo XIV una ruta comercial que desembocaba en Florencia o Génova para abastecer sus potentes industrias sederas. Valencia se convirtió en un gran mercado de sedas, con las que se proveían las compañías italianas que, en sentido contrario, introducían allí sus telas e incluso su tecnología. Este proceso de transferencia técnica tuvo su apogeo en el XV, un momento de esplendor del que son testimonio los magníficos edificios góticos construidos en la época: la Lonja de la Seda, la Torre de Miguelete o las de Serranos, el Palacio de la Generalitat, además de multitud de conventos y residencias privadas burguesas o nobiliarias.

Por otra parte, se detectó un cierto déficit en la construcción naval, agudizado por los graves daños sufridos por la flota catalana durante la guerra civil iniciada



Fachada de la Lonja de la Seda, Valencia. (Foto. www.wikipedia.org)

en 1462, ya que los registros de navegación muestran una tendencia creciente al fletamento en Valencia de naves vascas y castellanas para el servicio de las diferentes rutas comerciales.

Los flujos comerciales y la organización de la navegación mercante

Nos hemos referido anteriormente a la producción agrícola y manufacturera de los diferentes Estados de la Corona de Aragón, aunque esto no sea suficiente para explicar su potente comercio marítimo durante la Baja Edad Media.

Es bien sabido que el comercio medieval mediterráneo tenía como base el tráfico de las especias. Esto será así hasta que los navegantes portugueses abran una nueva ruta a Extremo Oriente por el cabo de Buena Esperanza en los primeros años del siglo XVI. De las Indias Orientales procedían la pimienta, el clavo, la canela, la nuez moscada, el jengibre, etc., que hasta entonces eran transportados por comerciantes árabes hacia los puertos de Oriente Medio —Alejandría, Tiro, Beirut, Constantinopla o mar Negro, dependiendo de los avatares bélicos— bien a través de rutas terrestres asiáticas o bien a través del Índico por mar y trasbordo por tierra en el istmo de Suez. Allí, los comerciantes occidentales podían adquirirlas y distribuir las por Europa, obteniendo pingües beneficios, pero asumiendo riesgos no menos importantes.

Hay que recordar que fueron los italianos, venecianos, genoveses o amalfitanos, amén de los provenzales, todos ellos herederos directos de la tradición romana, los primeros en establecer tráficos regulares entre sus Estados y los puertos del Levante mediterráneo, a los que en el siglo XII seguirían los catalanes. A unos y a otros se les planteaba el problema de conseguir los fondos necesarios para la compra de las especias, que solían obtener a través de la venta de productos propios o importados. En el caso de Barcelona y, en general, del conjunto de territorios marítimos de la Corona de Aragón, se obtenía mediante un complejo sistema de comercio triangular. Entre las mercancías más valoradas en Oriente Medio estaban las telas de primera calidad, que era preciso importar previamente de Flandes mediante las naves que servían la ruta del Atlántico, o el coral elaborado, cuya materia prima se obtenía en Sicilia o en Ifriquiá a través de las rutas del norte de África o de las islas. Además, algunos productos propios, como las piezas de lana de clase más ordinaria, el azafrán, el vino, la madera o la cuchillería, tenían buenos mercados en Oriente. Sin embargo, para saldar el viaje a menudo era necesario aportar numerario; de ahí la necesidad de obtener oro a buen precio, procedente del África Central, en los puertos del Magreb.

Como vemos, se trata de un comercio triangular, que en el caso barcelonés se complica aún más, constituyendo una especie de tela de araña. Al menos hasta el siglo XIV, los mercaderes catalanes se ven obligados a emprender largos viajes. No se navega directamente de Barcelona a Alejandría, Tiro o Constantinopla, sino que se hacen multitud de escalas intermedias en el Tirreno, el norte de África o Grecia, comprando y vendiendo mercancías en cada puerto para optimizar el resultado económico final de la expedición. Los viajes redondos tenían una duración media de siete meses, a menudo aún más, y no era infrecuente que la escala en Alejandría se prolongase más de dos meses o incluso se invernara en dicho puerto. De ahí la importancia de las alfóndigas, que servían a la vez de almacenes de depósito de mercancías, de centros de contratación y de albergue de mercaderes, disponiendo algunos incluso de iglesia.

Al menos en su primera fase, esta modalidad de expedición comercial, presidida por un cierto individualismo un poco anárquico o incluso minifundismo, difiere de la adoptada, por ejemplo, por Venecia. La gran República adriática organiza sus expediciones mediante la llamada *muda*: convoyes de galeras y naves convenientemente armadas que parten en fecha casi fija un par de veces al año hacia Oriente. También Génova lo hará de forma similar, en especial cuando entre en guerra con Venecia o Aragón y la piratería adquiera un carácter más amenazante. En el caso de la Corona de Aragón, a partir del siglo XIV no es infrecuente que las naves mercantes también naveguen en conserva, lo cual se incrementa cuando aparece el préstamo de galeras reales o municipales de Barcelona o Valencia a particulares para reforzar la capacidad de las expediciones mercantiles y protegerlas frente a ataques enemigos. Nos referimos a las épocas de la larga guerra intermitente con Génova o a la pugna con los Anjou, apoyados activamente por Francia en el control de Sicilia primero y de Nápoles después.

Según Coral Cuadrada, la estructura mercantil y naviera catalana y valenciana se basaba en una multiplicidad de pequeñas empresas con capital limitado, muchas a nivel familiar. En el siglo XIV, el 90 por 100 de las sociedades constituidas en Barcelona tenían por objeto social el comercio en general o el marítimo, fuese para un solo viaje o para un período más prolongado. Era frecuente que los socios proviniesen de distintos territorios del Reino, asociándose comerciantes de Barcelona, Valencia y Mallorca con otros mercaderes o manufactureros radicados en otras ciudades y villas: Perpiñán, Girona, Zaragoza, Lleida, Cervera o Vic.

Para el tráfico marítimo era esencial la construcción de naves: cocas, leños, galeras grandes, balleneras, taridas, etc. Muchas eran de propiedad colectiva, al ser dividido el costo de su construcción y su armamento en dieciseisavas partes, de las que cada inversor tomaba una o varias según su capacidad económica o su voluntad de asumir riesgos. Por lo general, la costumbre era que el partícipe en el armamento de la embarcación tomara también en su gestión posterior. Ante notario, se establecía un contrato entre los inversores y el que sería el patrón de la nave, que se encargaba, como mandatario de los armadores, de negociar con carpinteros de ribera, comerciantes de maderas, calafates, cordeleros y resto de industriales que ejecutarían la construcción. Una vez entregada la embarcación a satisfacción de todas las partes, el patrón contrataba a la tripulación.

Al frente de la explotación de la nao o galera estaba el patrón, con funciones técnicas de navegación y también administrativas, pero que casi nunca era copartícipe de la propiedad. A sus órdenes se encontraban los otros tripulantes, destacando la figura del escribano jurado, que debía ser persona mayor de veinte años y que llevaba el libro-registro de ingresos y gastos, controlaba la carga y descarga de mercancías, pagaba los salarios de los marineros y compraba todo lo necesario para el abastecimiento de la nave.

Ya en las *Ordinacions de la Ribera de Barcelona*, aprobadas por Jaime I en 1258, como en las de Valencia de 1283, se establece la estructura de las tripulaciones, las funciones, categorías y obligaciones de cada miembro —entre otras, la de disponer de sus propias armas para defender la nave y no pernoctar fuera de ella sin permiso del patrón— e incluso, con cierto grado de minuciosidad, los acopios de víveres a que venía obligado el patrón para una correcta manutención de los tripulantes durante la expedición.

Anunciado el viaje, los mercaderes interesados acordaban con los armadores o con el patrón los fletes aplicables a sus mercancías: por fardo, tonel o quintal y conforme al destino. También era frecuente el sistema comanditario, en virtud del cual un comerciante o industrial aportaba una determinada mercancía para ser vendida en el extranjero por el patrón, casi siempre con la voluntad de que el resultado de dicha venta fuese reinvertido en bienes de importación: especias, sedas o esclavos. En ocasiones, dicha comanda podía ser directamente en numerario para ser destinado a dichos productos de importación, con el devengo de una comisión a favor de los armadores.

En cambio, era infrecuente consignar la mercancía a otro comerciante en destino, como ocurrirá en épocas más modernas; esto sólo se daba con los productos no vendidos, que se dejaban en consignación a los cónsules o comerciantes establecidos en los puertos de Oriente en espera de darles salida. Asimismo, desde muy antiguo existió un mecanismo de cierta solidaridad entre los participantes de la aventura marítima, la «avería gruesa», que cobraría forma jurídica en la institución.

Los cargadores o mercaderes podían viajar con el buque como sobrecargos, como de hecho lo solían hacer al menos en la primera época, incluso acompañados de sus propios sirvientes. Posteriormente, a medida que se enriquecían y preferían evitar las incomodidades y riesgos del viaje, algunos delegaban en procuradores, agentes, apoderados o en su propio escribano, que llevaba la cuenta de todas las transacciones en los diferentes puertos de escala, en un tráfico de características a menudo muy complejas.

La escuela cartográfica mallorquina y catalana

Este breve repaso a la historia de la Marina de la Corona de Aragón resultaría incompleto sin una referencia a un elemento fundamental en el arte de navegar: la cartografía y la construcción de aparatos de navegación.

En un estudio publicado en 1924, el historiador de la Marina francesa Charles de La Roncière comparó los mapas y los atlas medievales conservados en París, Florencia, Módena, Barcelona, Roma, Nápoles y Nueva York y pudo reconstituir el nacimiento, progreso y decadencia de una escuela cartográfica importantísima: la de Mallorca. «A veces camuflados bajo nombres cristianos — escribe La Roncière — estos planisferios eran en realidad obra de judíos de Mallorca, que mantenían alguna relación con sus correligionarios de los oasis saharianos y del Sudán», ya que, sorprendentemente, contenían una escrupulosa descripción del interior del África Central. Entre tan preciados documentos históricos que el erudito francés menciona o reproduce, se encuentran el Portulano de Dulcert, o Dolcet (Biblioteca Nacional de París), el Mapamundi Catalán (Biblioteca Estense de Módena), el Atlas Catalán de Carlos V de Francia (Biblioteca Nacional de París), los planisferios catalanes de la Biblioteca Real de Nápoles o de la Biblioteca Nacional Central y del Archivo Estatal de Florencia, así como la Carta Náutica que se conserva en el Museo Marítimo de Barcelona, obra de Gabriel de Vallseca.

Los orígenes de esta escuela catalano-mallorquina son inciertos, pero sin duda muy remotos. Algunos expertos afirman que el erudito papa occitano Silvestre II, elevado al pontificado el año 999 y que en su juventud se educó en la corte del conde de Barcelona Borrell II y en el Monasterio de Ripoll, recibió la influencia de un cosmógrafo catalán llamado Llobet para su obra *Liber de utilitatibus astrolabii*, como también lo haría el matemático y astrónomo judío barcelonés Abraham Savasorda.

Además, parece posible que se produjese una emigración de sabios judíos andaluces, perseguidos por el integrismo islámico de los almohades, hacia Cataluña, Provenza y el Reino de Mallorca —tras la conquista de las islas por el rey Jaime I—.

Resulta interesante resaltar que Ramon Llull, en su *Llibre de meravelles* (1289), describe la nomenclatura de los puntos cardinales y de los vientos y cómo los marinos usan los mapas, el compás, la aguja de marear y la «estrella del mar» (rosa de los vientos). También detalla el itinerario de las caravanas de camellos en el Sáhara y el comercio de la sal procedente de los lagos salados africanos. Teniendo en cuenta la actividad misionera del beato mallorquín en tierras del Magreb, es quizás posible que adquiriese estos conocimientos de primera mano.

Sin embargo, la primera prueba documental de la existencia de la cartografía mallorquina aparece en 1339, con el Portulano de Angelí Dolcet, que, además del Mediterráneo, describe las islas Canarias, Mali y el mar Rojo, con especificaciones en latín, que, como hemos mencionado anteriormente, se conserva en París, al igual que el Atlas de Carlos V, regalo de Juan I de Aragón encargado a Cresques Abraham y a su hijo Jehuda, el cual, una vez instalado en Barcelona a instancias de Martín I, cambiaría su nombre por el de Jaume Ribes. El rey les pagó 130 florines de oro por la obra. Este Atlas de los Cresques representa el nivel máximo de los conocimientos geográficos medievales europeos, y su descripción de Extremo Oriente y de la India no fue superada hasta la llegada de los portugueses en los albores del siglo XVI. La riqueza informativa y ornamental que presentan sus seis pergaminos, unidos a sendas tablas articuladas de madera, es impresionante: diagrama para el cálculo de las mareas y de las fases de la Luna, mapa del mundo conocido entre las latitudes 10° y 60° N y longitudes 20° W y 120° E, rumbos y vientos dominantes, paralelos de acuerdo con una proyección similar a la de Lambert. Los textos descriptivos de tierras y ciudades están ya escritos en catalán.

Otros mapas de los Cresques son los antes mencionados y que se conservan en Nápoles y Florencia. Posteriormente, aparece el nombre de Gabriel de Vallseca, probablemente nacido en Barcelona y huido a Mallorca tras el asalto al *Call* barcelonés (judería) de 1391, cartógrafo y constructor de brújulas. Se calcula que elaboró unas 2.000 cartas o portulanos, de las cuales se conservan sólo tres acreditadas: una en la Biblioteca de París, otra en Florencia, y la tercera y más famosa, el mapamundi del Museo Marítimo de Barcelona de 1439, que al parecer perteneció a Amerigo Vespucci.

Otro personaje importante en el siglo XV fue Macià de Viladestes, autor de los tres mapas que se encuentran en París y Florencia, uno de ellos procedente de la Cartuja de Valldecrist de Segorbe.

Desgraciadamente, la expulsión de los judíos decretada por los Reyes Católicos en 1492 truncó el desarrollo de esta escuela mallorquina de cartógrafos, que se dispersó por diversos ámbitos: Génova, Florencia, Mesina, Malta, Venecia

o Fez. Nos han quedado allí algunos nombres: los Oliva, los Rossell o Jaime Ribes/Jehuda Cresques, que había sido llamado por Enrique el Navegante de Portugal a Sagres para instruir a sus pilotos.

El último estertor de esta escuela fue el gerundense Jaime Ferrer de Blanes. Nació en Vidreres entre 1445 y 1449, aunque su familia pronto se trasladó a Blanes. Todavía adolescente, se desplazó a Nápoles, donde en aquellos años se encontraba la capitalidad *de facto* de la Corona de Aragón tras su conquista por Alfonso V el Magnánimo. Se discute si fue o no llamado por los Reyes Católicos para aconsejar a Cristóbal Colón antes de su primer viaje hacia occidente en relación a la derrota a seguir. Lo que sí resulta acreditado es que, ya en 1494, el rey Fernando requirió los servicios de Ferrer para el establecimiento del famoso meridiano (a 370 leguas de las islas de Cabo Verde) que habría de delimitar los territorios adjudicados respectivamente a España y Portugal por el Tratado de Tordesillas.

A partir de la epopeya colombina, la escuela de pilotos de la Casa de la Contratación de Sevilla tomaría el relevo a la cartografía mallorquina y catalana en la elaboración de los mapas a utilizar por los navegantes.

BIBLIOGRAFÍA

- DEL TREPPO, Mario; RIERA I SANS, Jaume: *Els mercaders catalans i l'expansió de la corona catalano-aragonesa al segle xv*. Curial. Barcelona, 1976.
- DE REPARAZ I RUIZ, Gonçal: *Catalunya a les mars*. Barcelona: Edicions Mentora, 1930.
- CUADRADA, Coral: *La Mediterrània, cruïlla de mercaders (segles XIII-XV)*. Rafael Dalmau Editor. Barcelona, 2001.
- RYDER, Alan: *The wreck of Catalonia*. Oxford University Press, 2007.
- REGLÀ, Joan: *Introducció a la història de la Corona d'Aragó*. Editorial Moll. Palma de Mallorca, 1969.
- FELIU I MONTFORT, Gaspar: «El comercio catalán con Oriente». *Revista de Historia Económica*, año VI, n.º 3, 1988.
- D'OLWER, Lluís Nicolau: *L'expansió de Catalunya en la Mediterrània Oriental*. Editorial Barcino. Barcelona, 1926.
- LÓPEZ GARCÍA, Vicente; DÍAZ BORRÁS, Andrés: «La marina valenciana en la Baja Edad Media». *Revista de Historia Naval*, n.º 152, 2021.
- BÓ Y SINGLA, Ignasi: *Marina catalana medieval*. Editorial Catalana. Barcelona, 1922.
- IGUAL LUIS, David: «Valencia e Italia en el siglo xv. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo Occidental». Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana. Valencia 1988, en *Navegación y comercio entre Valencia y el Norte de África en el siglo xv*. Colección La Nao. Granada, 2004
- HILLGARTH, Jocelin N.: *El problema d'un Imperi Mediterrani càtala, 1229-1327*. Palma de Mallorca, 1984.
- DE CAPMANY, Antonio: *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Madrid, 1779.

Patrullero *Isla Pinto* en demanda de su atraque en Barcelona, enero de 2024. (Foto: José Jorge Bonet Albalat)



LAS REALES ATARAZANAS DE BARCELONA. JOYAS DE UN GRAN PASADO HISTÓRICO

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



Las Reales Atarazanas de Barcelona



N pleno corazón de Barcelona, en medio del bullicio de sus calles y en la proximidad del mar Mediterráneo, muy cerca del puerto, de la parte baja de las Ramblas y del monumento a Cristóbal Colón, se levantan las Reales Atarazanas. Su primer recinto fue construido en el siglo XIII en lo que entonces era la playa de Barcelona, fuera de sus murallas y al pie de Montjuic. Era un edificio que, en un principio, estaba abierto al mar para que los barcos pudieran entrar y salir libremente. Con el tiempo fue creciendo, incorporó potentes murallas y baluartes, y se convirtió en un gran arsenal medieval.

Hoy es un complejo arquitectónico histórico de estilo gótico civil, ubicado en el barrio barcelonés del Raval. Es un amplio y monumental conjunto que enlaza sus grandes espacios con la historia naval y marinera de la ciudad. Se trata de un gran edificio o conjunto de edificios con más de siete siglos de antigüedad, cuya contemplación nos hace volar hacia atrás en el tiempo.

Las atarazanas fueron diseñadas y preparadas como astilleros para construir, mantener y reparar barcos, sobre todo de guerra, principalmente galeras, y para proporcionarles cobijo en las internadas. El Mediterráneo, como mar interior, era muy apto para ser usado por las galeras en operaciones de combate, control del mar, defensas de costa, etc., y, en algunos casos, para misiones de transporte de mercancías muy valiosas, al tener la ventaja de ser independientes del viento a la hora de navegar. En este sentido, jugaron un gran papel en la expansión del



Localización de las Reales Atarazanas en el área del puerto de Barcelona.
(Fuente: *Google Earth*)

Reino de Aragón por el Mediterráneo en la Edad Media; en la expansión por dicho mar del comercio y el mercado aragonés y catalán; en el mantenimiento de la soberanía en la mar y en la lucha contra piratas y corsarios.

La palabra árabe que corresponde a astillero es *dar as-sina a* que, en la documentación antigua catalana, fue traducida como *drassana* o *darsanal*. De hecho, las Reales Atarazanas, en catalán se llaman *Drassanes Reials*.

Las Reales Atarazanas tuvieron épocas de gran esplendor que, a lo largo de su vida, se vieron frenadas por diversas circunstancias. La primera se produjo con el descubrimiento de América, ya que el Atlántico empezó a ganar un gran protagonismo en detrimento del Mediterráneo, con el consiguiente efecto negativo en las atarazanas barcelonesas. La segunda se manifestó cuando las galeras se vieron rebasadas por barcos de altas bordas y muy bien artillados. Mientras las galeras subsistieron, las Reales Atarazanas tuvieron mucho trabajo, pero en cuanto las galeras dejaron de ser útiles, las atarazanas se quedaron sin trabajo, que fue lo que ocurrió en el siglo XVIII, y tuvieron que cambiar de actividad. Además, en dicho siglo, la construcción de barcos por parte de la Armada pasó al Arsenal de Cartagena, lo que tuvo una gran repercusión en las Reales Atarazanas, que desde el siglo XIII al XVIII, además de galeras, habían construido muchos otros barcos de diversas tipologías.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que las Reales Atarazanas no eran sólo unos simples astilleros. También eran almacenes, tenían talleres complementarios, contaban con instalaciones administrativas, procuraban alojamientos para directivos y personal encargado de su seguridad y custodia, etc., mientras

en sus alrededores crecían otros establecimientos usados para dar cobijo a empresas auxiliares, o para ser usados como dormitorios, bares, casas de comidas, lugares de diversión y un largo etcétera.

Estas Reales Atarazanas no son las primeras que han existido en Barcelona. Hay noticias de que antes ya había habido otras al norte de las actuales, que lindaban con la muralla en el barrio de la Ribera cerca de la puerta Regomir, por la zona donde, con el tiempo, se iba a asentar el edificio de Correos. De estas atarazanas, hoy solo queda el nombre de una calle:

Carrer de la Fustería, ya que, en dichas atarazanas, solo se construían unas galeras menores llamadas *fustas*. Y en el año 1243, en tiempos de las conquistas de Mallorca y Valencia por Jaime I, existía otra atarazana localizada en el límite occidental del barrio de la Ribera. Posteriormente, tras la construcción de la muralla de Barcelona en el siglo XIV, en la ciudad solo quedaron las Reales Atarazanas al pie del Montjuic.

Por otra parte, en la Edad Media, también había atarazanas en otros lugares de lo que iba a ser España: Cádiz, Cartagena, Palma de Mallorca, Tarragona, Tortosa y Valencia. Y fue una época en la que se llegaron a publicar completos compendios legislativos relacionados con la mar y su entorno: *Ordenanzas Ripariae* (1258) de Jaime I de Aragón; *Libro del Consulado del mar* (1270) del Condado de Barcelona; *Código Alfonsino* (aproximadamente de la misma época que el anterior), de Alfonso X el Sabio; *Reglamento de las villas del mar castellanas* (1296) de Sancho IV el Bravo; *Ordenanzas navales* (1354) de Pedro IV de Aragón; y *Pragmática contra corsarios* (1489) de Fernando el Católico.

A lo largo de los siglos, las actuales Reales Atarazanas de Barcelona han sido testigos de momentos clave en la historia del reino de Aragón y de España, desde la expansión naval de la Corona de Aragón hasta el auge y la caída del comercio marítimo ultramarino español. Y han pasado por muchas vicisitudes de las que supieron salir airosas: restauraciones, modificaciones, ampliaciones, guerras, bombardeos, ser astilleros, fabricar cañones, ser cuarteles, hacer de lazareto, pasar por proyectos de demolición, ser víctimas de la meteorología, sufrir los embates de la mar, etc. Y con todos estos cambios han llegado hasta nuestros días.



Pieza de cerámica conservada en el Museo Marítimo de Barcelona, antiguas Reales Atarazanas. (Colección de Marcelino González)

Orígenes



Retrato de Pedro III de Aragón.
(Fuente: www.wikipedia.org)

Según algunos autores, el impulsor o ideólogo de las Reales Atarazanas de Barcelona fue Jaime I de Aragón, llamado el Conquistador (1213 a 1276). Aunque el origen del primer núcleo del edificio es de finales del siglo XIII, concretamente del año 1283, en el que empezó su construcción, para ser los astilleros de la flota aragonesa durante el reinado de Pedro III de Aragón, llamado el Grande, que reinó de 1276 a 1285. El monarca buscó un lugar bajo su control, en el que los barcos tuvieran un fácil acceso. Eligió una zona a los pies de Montjuic y fuera de las murallas, situada cerca de Las Huertas de San Bertrán.

En un principio era una construcción aislada, abierta al mar, cerrada por un muro perimetral de planta más o menos rectangular, con almacenes y pequeños talleres adosados, arcadas y cuatro torres, de las que se conservan dos que remataban el muro por la parte norte

o de la montaña. Dichas torres son de planta más o menos cuadrada con cuatro niveles, de los que, la planta baja y el primer piso tienen cuatro arcos apuntados.

La construcción de los principales elementos del complejo inicial se produjo en dos fases, la primera de 1283 a 1328 y la segunda de 1328 a 1390. Aunque a lo largo de los años siguientes ha pasado por varias obras, reformas, ampliaciones y restauraciones, haciendo que sus dimensiones originales hayan variado y aumentado de forma considerable. Está construido siguiendo el estilo gótico catalán, y se caracteriza por sus amplias dimensiones y su imponente estructura de ladrillo.

Tras las primeras fases de su construcción, el edificio contaba con una nave central de techos abovedados sostenidos por imponentes columnas de estilo

gótico, flanqueada por dos alas laterales, con más de 150 metros de largo por 12 de ancho. Poseía un diseño arquitectónico que, además de ser funcional para cumplir los cometidos para los que había sido construido, mostraba también una elegancia y solidez que lo convertían en un referente de la arquitectura civil de aquellos tiempos.

En la Edad Media (siglos XIII-XIV) y el Renacimiento (siglos XV-XVI), testigos de la expansión marítima de la Corona de Aragón, las Reales Atarazanas participaron en la construcción de la poderosa flota que consolidó su dominio naval en el Mediterráneo occidental. De sus gradas salieron numerosas galeras, galeones y otros tipos de buques utilizados en el comercio y en actividades militares.

Llama la atención su bóveda de crucería, que se extiende a lo largo de toda la nave central, ofreciendo una buena visión de la ingeniería medieval. Los arcos apuntados y los detalles ornamentales son muestras de la destreza artística y técnica de los constructores de su época, y convierten a las Reales Atarazanas en un magnífico ejemplo del patrimonio arquitectónico de Cataluña.

Historia

Las atarazanas de Barcelona, en un principio, fueron unos simples astilleros donde se construyeron las galeras que formaban la gran flota de la Corona de Aragón; pero con el paso de los siglos, sus funciones y cometidos variaron y evolucionaron junto con la ciudad. A medida que Barcelona se consolidaba como un importante Centro de comercio marítimo en el Mediterráneo, estas instalaciones adaptaron sus actividades para servir a las necesidades de unas crecientes flotas de guerra y mercante. Se convirtieron en lugar de almacenamiento de mercancías, punto de encuentro para comerciantes y símbolo de la prosperidad económica de la ciudad.

La construcción de los edificios continuó durante los reinados de Alfonso III el Liberal (1285 a 1291) y Jaime II el Justo (1291 a 1327), al tiempo que dio comienzo su fortificación como centro militar de importancia. En el año 1328, Alfonso IV de Aragón el Benigno (1327 a 1336), continuó con la fortificación de las atarazanas, y decidió dotarlas de una cubierta para proteger de las inclemencias del tiempo a los barcos que se estaban construyendo en su interior. Pero debido a problemas económicos y a otras calamidades, entre ellas grandes pestes, los trabajos prácticamente no avanzaron.

El edificio se encontraba en esta situación cuando llegó al trono de Aragón Pedro IV el Ceremonioso (1336 a 1387), que quiso dotar a Barcelona de unas atarazanas con garantías de gran solidez, al tiempo que de una elegante y sobria arquitectura. En 1374, los consejeros de la ciudad (Consejo de Ciento), le propusieron incluir las atarazanas en la fortificación, ampliando la muralla para incluir en ella el arsenal, de manera que las galeras quedaran protegidas de los ataques de piratas y corsarios. Pero hacía falta mucho dinero para realizar las



Modelo de fragata conservada en el Museo Marítimo de Barcelona.
(Fuente: www.wikipedia.org)

oportunas obras, que iban muy lentas, y al ver cómo se deterioraban los barcos, el rey trató de trasladar las atarazanas al sector de la Ribera. Este sector era una antigua zona o barrio de Barcelona, al norte de las Reales Atarazanas y próxima al mar que, entre los siglos XIII y XV, fue el centro económico de la ciudad. Importantes mercaderes de la época habían edificado en esta zona grandes palacios, algunos de los cuales se conservan hoy en día en la calle de Montcada. Aunque parte de dicho barrio fue demolida poco tiempo después de la Guerra de Sucesión para construir la Ciudadela.

El 9 de junio de 1378, el Consejo de Ciento de la ciudad impidió que se llevara a cabo dicho traslado, al llegar a un acuerdo con el rey al que, el citado Consejo ofreció financiar parte de los trabajos con la aportación de 10.000 florines en siete años, junto a una cantidad sin determinar por parte de la Diputación General, con la condición de que el rey aportara otros 7.000 florines y, además, permitía que las galeras, que pertenecían a la ciudad de Barcelona, estuvieran a cubierto en las atarazanas. Estas condiciones fueron aceptadas, de manera que, al final, las Reales Atarazanas quedaron dentro de un recinto amurallado, con sus torres, fosos y demás medios indispensables para su defensa.

La fortificación estaba prácticamente lista en 1380. Una parte de aquellas murallas del siglo XIV, aún se pueden ver en el primer sector de la avenida del Paralelo, con una de las torres, el baluarte y la puerta de acceso: puerta de Les Drassanes o puerta de Santa Madrona. De acuerdo con uno de los pocos documentos que se conservan de las obras de construcción del complejo, correspondiente al período comprendido entre el 11 de abril de 1383 y el 15 de agosto de 1384, se realizaron los trabajos del cierre de los techos de la mitad norte con pilastras que sustentan arcos de 5,4 metros de luz a lo largo y 8,4 metros a lo ancho. Se construyeron cuatro nuevos almacenes y los materiales que se utilizaron en estas obras fueron: arena de la playa cercana, grandes bloques de piedra de Montjuic que muestran marcas de los canteros, madera del Bajo Ebro y de la comarca de las Gavarres, así como cordelería y ladrillos de Valencia, que eran los mismos materiales utilizados en la mayor parte de las estructuras del complejo.

Hacia finales del siglo XIV, el conjunto contaba con ocho naves de cara al mar, de 18 tramos, que estaban separadas por pilares con planta cuadrada de seis metros de altura y alrededor de 77 centímetros de lado. De cada pilar arrancaban cuatro arcos: dos torales o transversales a la nave para soportar la cúpula y dos formeros, paralelos al eje longitudinal de la nave, para soportar las separaciones con las naves adyacentes. Más adelante, se construyeron otras ocho naves hacia la montaña, dejando entre éstas y las que estaban de cara al mar, un gran patio con la longitud algo superior a la eslora de una galera. De la popa de la galera situada en la nave de cara al mar más cercana al patio, y la proa de la galera de la nave más próxima al patio de cara a la montaña, tenía que caber con holgura otra galera, para poder trasladarla de un lugar al otro. En el citado patio era donde trabajaban los carpinteros de ribera, acostumbrados a hacerlo al aire libre, y era donde se guardaban las herramientas y los elementos necesarios para la construcción y reparación de barcos: alquitrán, brea, cabos, velas y, sobre todo, madera. Ya que, para construir galeras, era necesario contar con gran cantidad de maderas de diferentes clases: pino para los costados y cubiertas; roble para el armazón y partes más robustas, como quilla, roda, cuadernas, etcétera.; álamo negro para el timón; chopo o álamo blanco para las bancadas; nogal para algunas zonas de la obra muerta y superestructuras como la popa y la carroza; encina para zonas muy robustas sustituyendo al roble; e incluso se llegó a utilizar caoba en las popas y carrozas de galeras reales, capitanas o patronas.

En el reinado de Juan I de Aragón, el Cazador (1387 a 1396), continuó la ampliación de las atarazanas para hacer frente a la alta demanda de barcos por parte de los aragoneses y los catalanes. En 1390, el rey y la ciudad firmaron un acuerdo para llevar a cabo una nueva ampliación del complejo y edificar un palacio adosado con una plaza mirando al mar, siguiendo el estilo del Palacio Ducal y la Plaza de San Marcos de Venecia, que también estaban en construcción en aquella época. Pero parece que, en tiempos de Juan I, dicho palacio no se



Vista de las Reales Atarazanas de Barcelona desde la plaza de Colón.

(Fuente: www.wikipedia.org)

llegó a levantar. Podría ser que hubiera trabajado en su construcción el rey Martín I, alias el Humano y el Viejo (1396 a 1410), que nombró arquitectos del palacio a Ramón de Blanes y Joan çà Bastidas, con plena jurisdicción sobre los obreros, picapedreros y carpinteros. Las obras más importantes que se realizaron en aquella época fueron: la cobertura de todo el patio central y la construcción de un edificio de dos plantas con portal y patio con merlones escalonados en la zona que daba al mar, que pudiera haber sido, o formado parte de aquel palacio. En excavaciones modernas se han encontrado algunos cimientos, que seguramente iban a formar parte de sus estructuras.

Durante las épocas del Renacimiento (siglos xv-xvi) y parte del Barroco (siglo xvii), las atarazanas sufrieron grandes cambios tanto arquitectónicos como funcionales. Tras dos años de conflictos entre seis pretendientes, el trono de Aragón fue ocupado por Fernando I, el Justo (1412 a 1416), con escasa influencia en las atarazanas. En cambio, el reinado de Alfonso V de Aragón, llamado el Magnánimo (1416 a 1458), fue una de las épocas de gran actividad. Como ejemplo, se puede decir que, en el año 1423, en sus gradas se construyeron a la vez doce galeras.

Las atarazanas continuaron a pleno rendimiento durante los reinados de Juan II de Aragón, llamado el Grande (1458 a 1479), y Fernando II de Aragón, conocido como el Católico (1479 a 1516). A finales del siglo xv, el complejo

contaba con dieciséis naves. Como curiosidad, se puede apuntar que las pilastras conservan grafitos de los siglos XV y XVI, que dan información sobre los trabajos allí desarrollados. Por ejemplo, una grafía del siglo XV habla de *pavesas de San Juan*, y otra del 1573, dice *armas de caballo*.

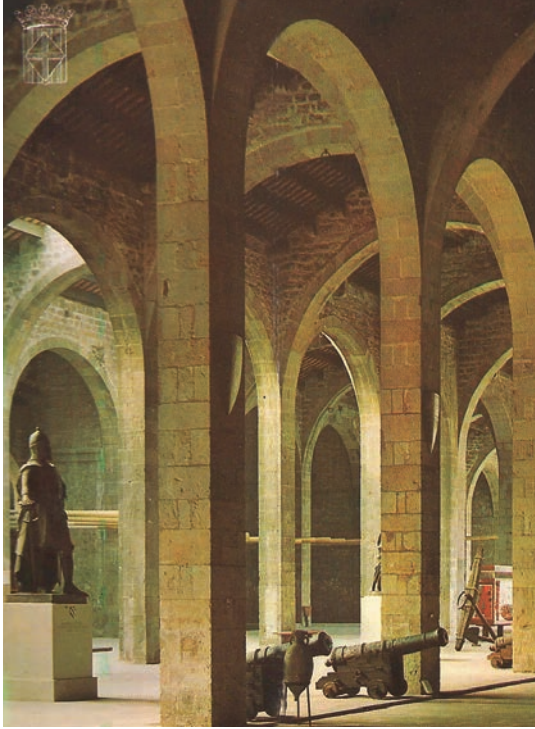
De todas formas, hay que dejar claro que a finales del siglo XV, durante la época de los Reyes Católicos, el estado de la Marina Militar española era tan pobre que, los tres barcos utilizados por Colón en el descubrimiento de América, procedían de particulares, de la misma forma que lo fueron otros barcos utilizados en posteriores descubrimientos, con la excepción de algunos construidos en las atarazanas. Por otra parte, en aquella época, la construcción de galeras sufrió un bajón en favor de otros tipos de barcos, aunque al poco tiempo resurgió de nuevo ante la necesidad de hacer frente a las correrías de la piratería berberisca. Prueba de ello fue que, en diciembre de 1505, se llegaron a botar al mismo tiempo 10 galeras en las Reales Atarazanas de Barcelona.

Durante los reinados de Carlos I el César (1516 a 1556) y Felipe II el Prudente (1556 a 1598), las reformas que se llevaron a cabo, transformaron las atarazanas en un complejo más amplio e importante, ya que incorporó nuevos elementos siguiendo los estilos de la época, dejando traslucir el poderío de la monarquía española de entonces.

Con vistas a las expediciones a Túnez e Italia, Carlos I impulsó la construcción de barcos, y con ella la actividad de los astilleros, incluyendo las Reales Atarazanas de Barcelona, que estaban un tanto olvidadas cobrando nuevos bríos. El rey organizó un sistema administrativo naval muy completo y detallado que aumentaba las atribuciones de diferentes cargos de los astilleros, entre ellos los veedores de atarazanas, los contadores y los tesoreros.

El período de esplendor de las atarazanas en el siglo XVI, coincidió con el apogeo del comercio marítimo español de la época. En 1503 se creó la Casa de Contratación de Sevilla. El intenso tráfico de la Carrera de Indias, que con el tiempo se organizó en dos flotas anuales, una a Nueva España (México) y otra a Tierra Firme (Panamá), conectó los puertos de América con los de Europa. Barcelona, a su vez, se convirtió en un importante punto de partida y llegada de rutas comerciales, y las atarazanas continuaron con su labor constructora de barcos, convirtiéndose en un símbolo de la riqueza y el prestigio de la ciudad. En el año 1568, en estas atarazanas comenzó la construcción de la galera *La Real*, que iba a ser el buque insignia de Juan de Austria en la batalla de Lepanto, acaecida el 7 de octubre de 1571, el momento de mayor esplendor de las galeras.

En la segunda mitad del siglo XVI, las atarazanas sufrieron grandes cambios. Se llevó a cabo el derribo de las naves que daban a la montaña, y el conjunto edificado se hizo retroceder para protegerlo de los golpes de mar que ponían en peligro la fachada, debido al cambio de corrientes producido por la construcción del nuevo espigón del puerto. Los trabajos comenzaron por la parte de la montaña y avanzaron hacia la fachada que daba al mar, para no entorpecer el



Columnas de las Reales Atarazanas de Barcelona.
(Colección de Marcelino González)

funcionamiento de las naves operativas. Como consecuencia, además de la desaparición de las naves que daban a la montaña, también desapareció el patio de separación entre éstas y las que daban al mar. A causa del cambio de las corrientes, las estructuras del complejo, en algunas zonas, se vieron muy afectadas y se produjeron algunos derrumbes. Afortunadamente, la Corona decidió reedificar la parte afectada. Por esta razón, mucho de lo que hoy podemos ver de las citadas atarazanas procede de esta época.

Hasta entonces, las obras realizadas en las atarazanas habían sido discutidas entre el rey y la ciudad sin la intervención de la Generalitat. Pero en el año 1578, la Generalitat de Cataluña se hizo cargo de su administración. En esta época, las actividades de las ataraza-

nas comenzaron a sufrir una progresiva recesión. Las galeras empezaron a ser sustituidas por galeones y más tarde por navíos de línea, con bordas más altas y muchos más cañones, mientras la Corona centraba sus esfuerzos en el Atlántico para proteger el tráfico transoceánico y contrarrestar las actividades de otras potencias europeas en dicho océano.

En el siglo XVII, con los llamados «Austrias Menores»: Felipe III, Felipe IV y Carlos II, comenzó un lento declinar del complejo catalán. La base de las galeras españolas estaba en Cartagena, donde se llevó a cabo la construcción de muchas en detrimento de las atarazanas de Barcelona, que quedaron como simples astilleros con poca actividad. Esta situación, que había empezado con anterioridad, comenzó a ser patente en el reinado de Felipe III el Piadoso (1598 a 1621), en una de las etapas más duras del bandolerismo en España. Da una idea de la reducción de trabajo en Barcelona, el hecho de que, en siete años, de 1607 a 1614, solo se construyeron catorce galeras. Por otra parte, en 1618, en las Reales Atarazanas fueron construidas tres naves transversales a las anteriores, con su mismo diseño y materiales, pero de diferentes dimensiones.

La situación se acentuó durante el reinado de Felipe IV el Grande (1621 a 1665), debido a conflictos entre la Corona y Cataluña. Además, dentro de la guerra de los Treinta Años con Francia (1618-1648), en enero de 1641, Luis XIII fue reconocido como conde de Barcelona, pasando Cataluña a ser provincia francesa, hasta que Barcelona fue tomada por Juan José de Austria en 1652. Fue en esta época cuando tuvo lugar la Guerra dels Segadors (Guerra de los Segadores), en la que el recinto de las atarazanas fue fortificado entre los años 1641 y 1644. Aquella guerra fue un levantamiento de los campesinos y segadores ante los abusos cometidos por mercenarios del Ejército que estaban desplegados en Cataluña, debido a enfrentamientos con Francia, dentro de la citada guerra de los Treinta Años. A causa de estas inestabilidades, guerras, faltas de entendimiento y cambio de base de las galeras, hubo épocas en las que, las atarazanas de Barcelona, solo tenían capacidad para construir una única galera al año.

La situación mejoró con Carlos II el Hechizado (1665 a 1700), durante cuyo reinado las relaciones con Cataluña fueron cordiales. Pero una nueva guerra con Francia obligó a llevar a cabo diversas fortificaciones, y en 1697, Cataluña fue ocupada por los franceses durante varios meses.

Las Reales Atarazanas entraron en el siglo XVIII con sus tareas de construir barcos, aunque esta labor tenía los días contados.

Barcos construidos en las Reales Atarazanas

Durante su dilatada vida y su amplia historia, desde el siglo XIII a finales del XVI o principios del XVII, las Reales Atarazanas de Barcelona han visto cómo, en sus entrañas, se construían gran cantidad de barcos para satisfacer las necesidades de la época. Pero se conservan muy pocos registros detallados de todos los barcos que han sido construidos en estos arsenales catalanes, ni de los que han sido reparados en sus talleres, ni de los que han invernado a la sombra de sus pabellones. Aunque podemos asegurar que de ellos han salido, sobre todo, muchas galeras, además de carabelas, naos, galeones, otros tipos de embarcaciones y lanchas. A pesar de la escasez de registros históricos, se pueden apuntar algunos nombres de barcos que han sido construidos en dicho astillero, como son la carabela *La Peregrina*, el galeón *Nuestra Señora de la Victoria*, el galeón *La Capitana*, la galera *La Real*, que fue el buque insignia de Juan de Austria en la batalla de Lepanto, o las galeras *Patrona Real*, *San Joseph* y *Concepción*.

La galera *La Real* fue construida en las atarazanas de Barcelona a partir de 1568. Intervinieron en su construcción expertos carpinteros de ribera, que emplearon diversas maderas, entre las que el pino catalán fue el más utilizado por sus excepcionales cualidades. Dirigió su construcción el capitán Antonio de Alzate. Como iba a ser el barco insignia de Juan de Austria en su nuevo cargo de



Réplica de la galera *La Real* conservada en el Museo Marítimo de Barcelona.
(Fuente: www.wikipedia.org)

Capitán General de la Mar, para el que había sido nombrado por su medio hermano el rey Felipe II, éste no dudó en dar al barco el mayor realce posible, acorde con la categoría de don Juan. Por tal razón, el barco se trasladó a Sevilla en 1569, donde recibió una muy completa y fastuosa decoración a base de pinturas, esculturas, tallas, barnices y dorados, a cargo de muy afamados artistas, algunos de ellos italianos como Juan Bautista Castello, el Bergamasco, y otros locales como Juan de Mallara. Actualmente, el Museo Marítimo de Barcelona conserva una reconstitución de la galera *La Real*, construida en 1971, en tiempos de su director José María Martínez-Hidalgo, con motivo del cuarto centenario del combate de Lepanto.

Decadencia como arsenal y astillero

A principios del siglo XVIII dio comienzo la Guerra de Sucesión Española, desatada a la muerte de Carlos II de Austria sin descendencia y sucederle el Borbón Felipe de Anjou, que iba a ser rey de España con el nombre de Felipe V. Aquella guerra acarreó graves consecuencias para Barcelona y para las atarazanas. Barcelona luchó al lado del pretendiente al trono de España, archiduque Carlos de Austria, y sufrió cuatro asedios que dañaron gravemente todas sus infraestructuras marítimas, incluidas las atarazanas. El primer asedio, por fuerzas

del archiduque Carlos en mayo de 1704, fue un fracaso. En cambio, el segundo, también a cargo del archiduque en septiembre de 1705, fue un éxito, en el que tuvieron que abandonar la ciudad más de 6.000 partidarios del Borbón. El tercer asedio, con fuerzas de Felipe V en abril y mayo de 1706, fue otro fracaso. Y el cuarto y último asedio, también a cargo de fuerzas del Borbón fue un éxito, que, tras prolongarse en el tiempo, terminó el 11 de septiembre de 1714, poniendo fin a la contienda. En aquella época, las atarazanas eran un enorme almacén de material de guerra. A pesar de los posteriores esfuerzos realizados para su reparación y puesta a punto, el complejo nunca llegó a recuperar del todo su antiguo esplendor, y algunas de sus partes quedaron en ruinas durante décadas. Hacia el año 1739, pasó por grandes carencias debido a la falta de madera y otros elementos necesarios para la construcción y mantenimiento de barcos, lo que era una muestra de su estado de desabastecimiento.

En la segunda década del siglo XVIII, las atarazanas tuvieron un repunte de la actividad constructora. Pasaron por nuevas obras, ya que se amplió la nave central suprimiéndole una hilera de pilares, con objeto de ganar espacio a la vista de las mayores dimensiones de los barcos de la época, y su actividad se vio reactivada. Al mismo tiempo, se empezaron a utilizar todos los espacios disponibles como cuarteles y alojamientos de tropas, llegando a albergar hasta cinco unidades del Ejército. Pero poco después, su actividad constructora volvió a languidecer, hasta que, en la mitad de los años 40, se clausuraron como astilleros. En el año 1745 se publicó en Cartagena el *Reglamento de Construcción de Galeras*, y un Real Decreto de Felipe V suspendió los trabajos de las Reales Atarazanas de Barcelona, que dejaron de ser astilleros a partir del 1 de enero de 1746, disponiendo que todos sus trabajadores pasaran destinados al Departamento de Cartagena con los sueldos que en cada caso se señalaban. Posteriormente, el 8 de noviembre de 1748, Fernando VI decretó la disolución del Cuerpo de Galeras, siendo ministro de Marina el marqués de la Ensenada.

Hasta entonces, las atarazanas habían sido unas grandes factorías, sobre todo de galeras. Se trataba de una gran industria en la que trabajaron de forma directa o indirecta cientos de personas. Esta actividad daba de comer a muchas familias y era un gran motor para la economía de la zona. Pero esta tipología de barco se estaba quedando anticuada, por lo que su fabricación disminuyó drásticamente, acelerando el cierre de las actividades de las atarazanas como astilleros. Además, en el siglo XVIII, la actividad constructora de barcos se trasladó al Arsenal de Cartagena, y las Atarazanas de Barcelona dejaron de tener sus cometidos como tales.

Trabajos, cargos y oficios

Los trabajos realizados en las atarazanas estaban orientados a la construcción, reparación varada y mantenimiento, principalmente, de galeras. Entre los oficios

de los que trabajaron en estas labores estaban los siguientes: «carpinteros de ribera» o «maestros de hachuela», encargados de fabricar y ensamblar las diferentes partes de madera que formaban el casco y las estructuras; «calafates», para hacer estancos los barcos y que no les entrara agua por los costados; «espalmadores», encargados de la carena o reparación de la obra viva o parte sumergida del casco del barco; «remolares», para la confección de los remos; «herrereros», responsables de las partes y elementos metálicos como clavazón, refuerzos, etc.; «ancoreros», como una especialidad de los herreros para fabricar anclas; «veleros», para confeccionar y reparar las velas; «cordeleros», para confeccionar cabos, estachas, drizas y otros elementos de la jarcia o para el amarre; «boteros», fabricantes de odres y pellejos para el transporte de líquidos como agua, vino, aceite, etc.; «carreteros», para el transporte de madera, herramientas pesadas, víveres, materiales de repuesto y otras cargas; «enramadores», responsables de poner la quilla, la roda, el codaste y las cuadernas del barco en construcción; «aparejadores», para dotar a los barcos de sus aparejos: jarcia firme, jarcia de labor y velas; «serradores», encargados de serrar las maderas a utilizar en la construcción del barco; «reparadores», para llevar a cabo las necesarias reparaciones tras un accidente o un combate; «bosqueroles», para el control forestal con vistas a contar con madera para la construcción de barcos; personal encargado de la decoración, para dar a los barcos el deseado realce: pintores, doradores, tallistas, escultores y otros.

Por encima de todos estos trabajadores se encontraba el maestro mayor, que era el encargado y responsable de supervisar todos los aspectos relacionados con la construcción de los barcos, la elección de las maderas y demás materiales a utilizar, y la dirección de los trabajos de los carpinteros de ribera y demás artesanos. Hay bastante documentación, de la segunda mitad del siglo XVI, que nos permite conocer los nombres de algunos maestros mayores de las Reales Atarazanas de Barcelona, de los que podemos apuntar unos cuantos ejemplos. En 1567 fue nombrado para el cargo, el genovés Bautista Jordán, con un sueldo de 25 ducados al mes. En 1582, a su fallecimiento, le sucedió su hijo Bartolomé Jordán, que fue despedido en 1588 junto con el resto de los oficiales y la maestranza por el virrey Manrique de Lara, a raíz de los informes que, el capitán Antonio de Alzate, superintendente de las Atarazanas, había dado sobre la calidad de su trabajo y sobre diversas gestiones que había realizado. Le siguió Pedro Catalán, procedente de la Casa de Contratación de Sevilla, después de haber trabajado en Lisboa. Y Juan Verde fue maestro mayor de construcción y fábrica de galeras en 1745, el año de su cierre.

También había otro tipo de trabajadores encargados de la tutela y seguridad de todo lo referente a la construcción de las atarazanas, de la construcción y reparación de barcos que tenía lugar entre sus muros y de los elementos y repuestos de los barcos. Eran los «custodios» o «drassaner», normalmente personas de confianza del rey y designadas directamente por él. Solían tener sus viviendas en las propias atarazanas. También podían administrar el préstamo



Puerta de acceso a las Reales Atarazanas.
(Fuente: www.wikipedia.org)

de galeras y pertrechos. Y podían velar por la buena marcha de los trabajos, dando cuenta al rey de la situación en cada caso.

En algún periodo también existió el «conservador», encargado de entregar cada año un libro de inventario, en el que figuraban las galeras y jarcias existentes en el arsenal. Hubo alguna época en la que contaba con un lugarteniente, que podía ser el *drassaner*. Como prueba de su alto rango, tenía derecho a rubricar sus documentos con un sello alusivo a las atarazanas, que mostraba un campo de barras como fondo; en la parte alta del primer plano presentaba la fortaleza de las atarazanas flanqueada por sus torres, unidas con tres arcos por los que asomaban las popas de otras tantas galeras, y en la parte baja del primer plano tenía ondulaciones del mar que llegaban hasta el interior del complejo.

Y junto a ellos estaban otros cargos necesarios para el aprovisionamiento, mantenimiento, pagos y otras actividades, como superintendentes, veedores, proveedores, contadores, tesoreros y pagadores.

Parque y Maestranza de Artillería

A partir de su cierre como astilleros en 1748, las Reales Atarazanas pasaron a ser instalaciones dedicadas a actividades relacionadas con la artillería: parque, maestranza, fundiciones de cañones, barrenado y torneado de cañones, fraguas para la maestranza, fabricación de cureñas y otros talleres. Se llevaron a cabo nuevas obras de fortificación de los edificios y se estudiaron diversas modalidades de acuartelamiento de tropas.

La relación de las Atarazanas con la artillería venía de mucho antes. Ya en el año 1380 contaban con fábricas y depósitos de máquinas de artillería. Hubo épocas en las que almacenaron mucho material artillero (armas, proyectiles, pólvora, munición, etc.). Toda esta cantidad de material formó un verdadero polvorín que, en caso de accidente, podía hacer volar media ciudad. En prevención de males mayores, en ocasiones, el material que tenían almacenado se repartió por otros acuartelamientos.

Como vemos, además de su labor principal de construir barcos, durante mucho tiempo, la artillería jugó un importante papel en el devenir de las Reales Atarazanas, tanto en la actividad de parque o depósito de artillería, como en la de maestranza o instalación industrial para fabricar cañones.

En 1766, aumentó sus actividades con la fundición y el barrenado de cañones. En sus talleres trabajaban maestros armeros de diferentes categorías, además de herreros, carpinteros y carreteros. El período en que las Atarazanas fueron talleres de fundición de cañones duró poco más de veintiséis años. No fue un período muy largo, pero sí muy productivo, en el que se fabricaron cañones de 24, 16, 12, 8, y 4 libras, y morteros de 12 y 9 pulgadas. Normalmente, eran piezas muy bien trabajadas, que llegaban a ser verdaderas obras de arte. Solían llevar labrado el escudo real, el nombre del fundidor, la fecha de fundición, diversas leyendas y adornos y, a veces, nombre propio. Tal fue el caso del cañón de a 12 libras El Asalto, fundido en 1767, o el de a 16 libras El Originario, fundido en 1803. Las labores de las fundiciones de las atarazanas de Barcelona tuvieron muy buena prensa y eran conocidas en toda Europa. Se habla de que en algún año llegaron a fabricar 22 cañones de a 24 libras y, en tiempo de guerra, llegaron a trabajar en ellas más de trescientos obreros.

Al comienzo del siglo XIX, la *Real Ordenanza de Artillería* de 1802, determinó que solo quedase en activo una fundición de cañones, concretamente en Sevilla. Por lo que, al poco tiempo, se paralizaron las actividades de fundición, barrenado y torneado de cañones en Barcelona, y las atarazanas quedaron solo para la maestranza y para el parque de artillería. A su alrededor habían surgido otros edificios: cuarteles, fortificaciones, talleres, etc., que con el paso del tiempo fueron desapareciendo.

El 28 de febrero de 1808, las atarazanas fueron ocupadas por fuerzas francesas sirviéndose de engaños, y permanecieron en ellas, usándolas como acuartelamientos durante toda la Guerra de la Independencia, hasta que los franceses



Parque y Maestranza de Artillería. (Fuente: www.lavanguardia.com)

se vieron obligados a abandonar Barcelona. En junio de 1814, finalizada la guerra, las Reales Atarazanas volvieron a sus labores artilleras con altos, bajos, creaciones, disoluciones y vueltas a empezar del Cuerpo de Artillería, la Maestranza y el Parque. En 1867 se les retiró gran parte de la maquinaria, decayendo sus actividades drásticamente, quedando solo como cuarteles del Ejército de Tierra.

Desde finales del siglo XIX, las Reales Atarazanas comenzaron a despertar el interés de las autoridades y del mundo de la cultura, y se empezaron a realizar diversas campañas de restauración, adecuación y puesta en valor de los edificios, para preservar este importante patrimonio histórico con vistas a las generaciones futuras.

A pesar de todo, en las primeras décadas del siglo XX, el conjunto arquitectónico estuvo a punto de ser derribado, ya que era un estorbo para las grandes reformas urbanísticas que se estaban llevando a cabo. Pero las atarazanas lograron salir del apuro, y en el año 1935, el Cuartel de Artillería del Ejército de Tierra, que se había instalado en sus recintos en el siglo XVIII, abandonó el complejo, que fue cedido al Ayuntamiento de Barcelona.

Como vemos, durante una importante parte de los siglos XIX y XX, la Reales Atarazanas estuvieron ocupadas por el Ejército de Tierra, que cuidó de sus estructuras. Gracias a ello se salvaron de la destrucción y el derribo elementos antiguos muy valiosos, como partes de la muralla medieval, el baluarte y la puerta de Santa Madrona.

En el verano de 1936 su guarnición la formaban unos sesenta hombres solamente, que, al comienzo de la Guerra Civil, el 19 de julio se unieron a las fuerzas nacionales, pero al día siguiente, las atarazanas fueron tomadas por las fuerzas de la República. Ese mismo año pasaron a ser Museo Marítimo.

Maquinaria

Para mover, levantar y trasladar grandes pesos, las atarazanas tenían que haber contado con diversas máquinas, pero no se tienen referencias de ellas, salvo algunas indicaciones. Para trasladar las galeras de una parte a otra del arsenal y, posiblemente, para varar una galera y ponerla en seco, se utilizaba un «argue» o cabrestante, consistente en un cilindro con una manivela para hacerlo girar, y un cabo con vueltas a su alrededor con el otro extremo firme a la galera o carga que se quería mover. Al girar el cilindro, giraban las vueltas del cabo que por el otro extremo estaba firme a la carga y la arrastraba hacia la posición del cabrestante. Para elevar pesos se contaba con gruesas argollas colgadas de los arcos de las naves

Las atarazanas también fabricaron y almacenaron armamento diverso. Podían ser armas ofensivas y defensivas personales (bombardas, corazas, lanzas, ballestas, etc.), junto con cañones con sus cureñas, hasta grandes máquinas de guerra que, en ocasiones, para poder moverlas, fue necesario realizar obras en las estructuras, como ocurrió en 1344, cuando fue necesario ampliar una puerta hacia el mar. Para fabricar y mover estas armas fue necesario utilizar máquinas apropiadas de las que hay muy poca información.

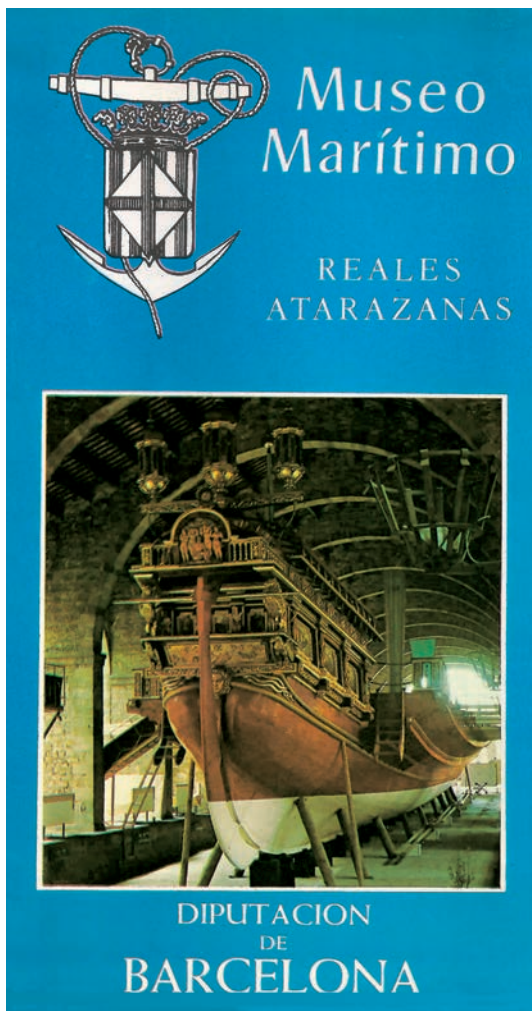
Centro cultural y educativo. Museo Marítimo

A lo largo del siglo XX, las atarazanas se convirtieron en un Centro cultural y educativo, albergando exposiciones, conferencias y eventos relacionados con la historia marítima y la arquitectura medieval, pasando a ser la sede del Museo Marítimo de Barcelona.

Hacia ya unos cuantos años que la Junta del Patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo había lanzado la idea de crear un museo marítimo y una biblioteca naval con los fondos existentes en la Escuela Náutica de Barcelona, que consistían en una amplia colección de modelos, maquetas e instrumentos, con el nombre de Museo o Gabinete Naval. Fue esta colección la base de partida

para el pretendido museo marítimo que se trataba de crear. Y fue la entrega del complejo a la ciudad de Barcelona, tras su desalojo por el Ejército de Tierra, lo que propició que el museo fuera alojado en las atarazanas. Y una disposición de la Generalitat de Cataluña de 1936, dictaminó que el complejo fuera convertido en Museo Marítimo, con las siguientes palabras:

«La necesidad de instalar el Museo Marítimo de Cataluña en un lugar adecuado para conservar, valorados, los ejemplares del Museo del Instituto Náutico del Mediterráneo y los numerosos que, en los momentos actuales se pueden reunir, aconsejan destinar para el Museo Marítimo, la parte antigua de las atarazanas, lugar nobilísimo por la arquitectura y por la tradición marítima de Cataluña que evoca. El Ayuntamiento de Barcelona había decidido destinar a fines culturales el edificio de las antiguas atarazanas, en cuanto fueran aptas para alguna instalación. Ha llegado ahora el momento de hacer instalación definitiva del Museo Marítimo de Cataluña.»



Folleto del Museo Marítimo de Barcelona, Reales Atarazanas. (Colección de Marcelino González)

La idea de convertir las atarazanas en Museo Marítimo fue muy bien acogida, y fue patrocinada por prestigiosas entidades culturales, marítimas, económicas y deportivas, entre ellas: la Junta Autónoma de Museos, la Asociación de Arquitectos de Cataluña y el Centro Excursionista de Cataluña. El flamante museo recibió muchas piezas. Pero a causa de los bombardeos durante la Guerra Civil, las piezas más importantes fueron evacuadas y puestas a buen recaudo, y la inauguración de dicho museo se retrasó al 18 de enero de 1941, una vez



Vista de las Reales Atarazanas de Barcelona. (Fuente: www.wikipedia.org)

finalizada la guerra, fecha en la que abrió sus puertas al público, como institución dependiente de la Diputación Provincial de Barcelona.

Desde 1936 a 2010, se realizaron en diferentes momentos, obras de mantenimiento, rehabilitación y mejora del complejo, junto con diversas excavaciones. Fueron trabajos que, en algunos casos, sobre todo al principio, no se realizaron siguiendo un estricto plan de investigación arqueológica, por lo que se perdió mucha información.

Entre 1957 y 1966, pasó por una profunda restauración a cargo del arquitecto Adilf Florensa, encargada por la Diputación de Barcelona. La importancia histórica y arquitectónica del complejo fue reconocida oficialmente, cuando fue declarado Monumento Histórico-Artístico Nacional por decreto del Consejo de Ministros del 5 de marzo de 1976. A partir de 1985 sufrió una nueva restauración y varios cambios a cargo de los arquitectos Estave y Robert Terrades, en los que ganó superficie utilizable, que pasó de 4.000 metros cuadrados de 1941 a 10.000 de superficie de exposición museística, 1.500 para servicios y 3.200 para jardines.

A partir del año 1999, el museo se ha abierto más a la ciudadanía, al ceder parte de sus espacios para poder celebrar una gran diversidad de actos, tales como reuniones, congresos, exposiciones, actos culturales y diversas actividades pedagógicas. Según reza un folleto de esta entidad al hablar de sus objetivos:

«El Museo Marítimo es una institución cultural que recoge, conserva y expone elementos históricos, artísticos, científicos y técnicos vinculados a todas las actividades marítimas, con fines de ilustración general, estudio, educación y aun de mero deleite.»

Ocupa siete naves de las Reales Atarazanas, en las que conserva gran cantidad de piezas patrimoniales: ánforas, cepos de anclas, embarcaciones primitivas, recuerdos de la Marina Aragonesa, armas, piezas de artillería, recuerdos de la Armada, pertrechos, dioramas variados, modelos de barcos, mascarones de proa (entre ellos, el bello mascarón *Blanca Aurora*, además de *Ninot*, *Negro de la Riva* y otros), diarios de navegación, elementos de sanidad, pólizas de seguros, retratos, paneles de cerámica, cartas náuticas antiguas, exvotos, cuadros, retratos, alegorías, fotografías, monedas y muchas cosas más, entre las que destaca la reconstitución a escala natural de la galera *La Real*.



Vista aérea de las Reales Atarazanas de Barcelona. (Fuente: *Google Earth*)

Las Reales Atarazanas hoy

El visitante que hoy acuda a las Reales Atarazanas, se encontrará con un complejo de edificios de planta rectangular, con dos torres con almenas, algunos restos de murallas y el portal de Drassanes o Santa Madrona, que es la única puerta medieval de las murallas que se conserva. Cuenta con diez naves góticas separadas por pilares de unos seis metros de altura, de los que salen cuatro arcos de sillería para soportar la techumbre a dos aguas. Algunas naves miden unos 120 metros de longitud, con las siguientes anchuras: una de 13,5 metros, otra de 12, dos naves de 11,82 metros, una de 4,82 y las restantes de 8,40 metros. En la parte trasera tiene otras tres naves colocadas de forma transversal a las anteriores.

Las Reales Atarazanas son un importante destino turístico y un símbolo del rico legado histórico de Barcelona. El complejo ha sido objeto de nuevas iniciativas de restauración y revitalización con el objetivo de rescatar su esplendor original y convertirlo en un espacio multifuncional que sirva como centro cultural y como testimonio vivo de la historia marítima de la ciudad. Son mucho más que un simple conjunto de antiguos astilleros, instalaciones portuarias, talleres de artillería o cuarteles; son un testamento vivo de la evolución de la ciudad y de su importancia como centro de comercio marítimo y base militar en el Mediterráneo. Son silenciosos testigos de siglos de construcción naval, comercio, navegación y guerras; además de muestras de la herencia cultural y patrimonial de Barcelona. Hoy continúan siendo un ejemplo de la importancia que tiene el patrimonio histórico y cultural en la identidad de la ciudad. En la actualidad albergan eventos culturales de muy variados tipos: actividades museísticas, exposiciones, conciertos, conferencias y muchas cosas más, que atraen a gran cantidad de visitantes.

Es uno de los mejores exponentes del gótico civil en España, y es el único arsenal medieval de todo el mundo que se conserva completo en sus elementos fundamentales. A través de diferentes iniciativas de conservación y revitalización de sus instalaciones, Barcelona ha demostrado su compromiso con la preservación de este tesoro arquitectónico para las generaciones futuras, asegurando que la historia y el legado cultural de las Reales Atarazanas siga inspirando y cautivando a todos los que las visitan.



BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA-LÓPEZ, A. Jorge: «La Maestranza de las Atarazanas Reales de Barcelona durante el siglo XVI», *Pedralbes. Revista de Historia Moderna*. 2028, pp. 51-85.
- AGUILERA-LÓPEZ, A. Jorge; CHAMORRO ESTEBAN, Alfredo: *Las Reales Atarazanas de Barcelona en la Edad Moderna. La gran fábrica de galeras de la Monarquía Hispánica (siglos XVI-XVIII)*. Museo Marítimo de Barcelona. Barcelona, 2022.
- CARBONELL RELAT, Laureano: «El Museo Marítimo de las Reales Atarazanas de Barcelona». *Revista de Historia Naval*, n.º 7, 1984, pp. 111-128.
- CASANOVAS I ROMEU, Angels: «Las Reales Atarazanas de Barcelona». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Abril, 1959, pp. 453-462.
- CHAMORRO ESTEBAN, Alfredo: *Bosques y galeras: la explotación maderera para la construcción naval en las Atarazanas de Barcelona (1573-1746)*. Museo Marítimo de Barcelona. 2019. https://www.academia.edu/43715350/Bosques_y_galeras_La_explotaci%C3%B3n_maderera_para_la_construcci%C3%B3n_navral_en_las_Atarazanas_de_Barcelona_1573_1746_. consulta el 16 de mayo de 2024.
- ESTRADA-RIUS, Albert: «La Generalitat de Catalunya a la Drassana Reial de Barcelona en temps d'Alfons el Magnànim». *Colección Estudis* Número 12, Museu Marítim de Barcelona. 2008.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «Galera Real, protagonista en Lepanto». *Fuerza Naval*. Año V. Vol. 6, n.º 84. Noviembre, 2007, pp. 52-61.
- *Otros 50 barcos españoles*. Fundación Alvargonzález. Gijón, 2000.
- GUILLÉN TATO, Julio F.: «Por la mar de Carlos V». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Octubre, 1958, pp. 393-405.
- MALAGÓN, Patricia: «1641-1651: La década en que Cataluña fue francesa y acabó pidiendo ayuda para volver a España». *Mediterráneo digital*, 27 de enero de 2018. <https://www.mediterraneodigital.com/historia/historia-2/1641-1651-la-decada-en-que-cataluna-fue-francesa-y-acabo-pidiendo-ayuda-para-volver-a-espana> consulta el 29 de mayo de 2024.
- MARTÍNEZ-CABAÑAS MARTÍNEZ, José María: «La Intendencia General de la Armada». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Mayo, 1984, pp. 681-694.
- MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, José María; SÁNCHEZ ARGÜELLES, Fernando: *Catálogo General del Museo Marítimo*. Diputación Provincial de Barcelona. Barcelona, 1965.
- MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, José María: «Las naves victoriosas». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Julio, 1943, pp. 65-72.
- MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, José María; CARBONELL, Laureano: *Museo Marítimo. Reales Atarazanas*. Diputación de Barcelona. Barcelona.
- PANDO VILLARROYA, José Luis de: «La administración y la Marina de Guerra». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Abril, 1977, pp. 427-434.
- REDACCIÓN. «El Museo Marítimo de las Atarazanas». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Julio, 1941, pp. 53-58.
- REDACCIÓN. *Las Atarazanas*. Museu Marítim de Barcelona. <https://www.mmb.cat/es/visita/descubre/las-atarazanas/> consulta el 30 de abril de 2024.
- RICART Y GIRALT, José: «Apuntes sobre la Marina mercante española». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Abril, 1925, pp. 433-446.
- SEGOVIA BARRIENTOS, Francisco: «Las Reials Drassanes de Barcelona entre 1700 y 1936: astillero, cuartel, parque y maestranza de artillería, Real Fundición de bronce y fuerte». *Colección Estudis*. Número 13. Barcelona, 2008.
- VV. AA.: *Cultura Mediterránea en las Atarazanas de Barcelona*. Banco de Vizcaya. Barcelona.

Galera *La Real*, capitana en Lepanto.
(Museo Naval de Madrid).



LAS CARACTERÍSTICAS CONSTRUCTIVAS DE LAS EMBARCACIONES DE LA MARINA CATALANO-ARAGONESA

Alberto Manuel LENS TUERO



(retirado)

Introducción



ON este breve trabajo se pretende analizar las características constructivas de las embarcaciones de la Marina catalano-aragonesa en el período comprendido entre los años 800 y 1450, tarea que se antoja ardua y aventurada por la escasez de fuentes fiables de la Alta Edad Media. En esta época, las representaciones gráficas de las embarcaciones de la época son infantiles y desproporcionadas, con pocos tripulantes que las llenaran por completo y sin detalles que permitan clasificarlos (figura 1). Escasos son también los restos arqueológicos.

En la Baja Edad Media el panorama mejora, ya que las miniaturas de los códices, los cuadros, tapices y frescos, aunque todavía bastante influenciados por la fantasía de sus autores, reflejan de manera más fiel aquellas embarcaciones. Además, de este período sí han aparecido restos arqueológicos, considerándose muy importantes los localizados en la costa catalana, conocidos como *Culip VI* y *Les Sorres X* (1).

(1) El primero de ellos es el pecio de una embarcación que realizaba un trayecto desde la costa del norte de África, probablemente la actual Argelia, hacia el Rosellón, pasando por Mallorca. Iba cargado de cerámica andalusí (vajillas en contenedores de tipo

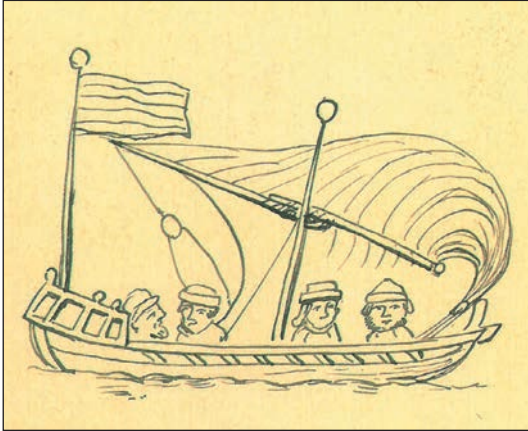


Figura 1. Dibujo extraído del *Atlas Catalán* de Cresques, año 1375. (Museo Marítimo de Barcelona)

Por tanto, las fuentes a las que acudiremos para tratar de conocer las características constructivas de las embarcaciones medievales de la Corona de Aragón son fundamentalmente tres: la documentación archivística, especialmente la reflejada en los códices; las imágenes de relieves y retablos de monasterios, iglesias y catedrales y, finalmente, los yacimientos arqueológicos en los que han aparecido embarcaciones varadas, los denominados pecios.

En cualquier caso, la visión artística de la inmensa mayoría de los autores de este período

dificulta su estudio científico, pues con frecuencia se exageran las proporciones, a la par que se omiten las especificaciones más elementales. En otras ocasiones sucede lo contrario, y muchos de los detalles reflejados en las obras que han llegado hasta nuestros días obedecen más al capricho del artista que a la propia realidad.

Estas tres fuentes de las que beberemos se complementan entre sí. Así, estudiando la iconografía podremos conocer cómo sería la obra muerta y el aparejo, mientras que con la arqueología nos adentraremos en el estudio de la obra viva, especialmente la quilla y las cuadernas. Por su parte, la documentación archivística nos proporcionará los nombres de las distintas partes del barco, de las piezas de su estructura y del aparejo. En este sentido, la comparación de los

medio y grande), frutos secos y un servicio de mesa perteneciente a la tripulación producido en Cataluña y el Languedoc, datados a finales del siglo XIII. Según los restos conservados del casco, el barco era de porte medio, de unos 18-20 m de eslora, y la presencia de puntales en la sobrequilla indicaba que tuvo puente y dos carlingas y que aparejó dos mástiles a vela latina.

Les Sorres X era una barca de comercio de cabotaje, de unos 9-10 m de eslora, que se hundió en una marisma del delta del río Llobregat, al sur de Barcelona. Iba cargada con jarras cerámicas que contenían pescado en conserva, las cuales permiten datar al pecio hacia finales del siglo XIV. El casco presenta una carlinga monóxila colocada encima de la sobrequilla, a cierta distancia por delante de la varenga maestra, lo que, además de su cronología, nos indica que aparejaría un solo mástil a vela latina. También hay otro elemento sumamente interesante: la presencia en popa de piezas pertenecientes al timón de codaste. Se trata de un codaste curvado, típico de las embarcaciones mediterráneas, en el que el timón se fija al codaste mediante dos agujas, una corta situada en la parte alta del timón y otra larga en la parte baja del codaste.

datos obtenidos de las distintas fuentes también nos permitirá contrastar medidas, proporciones y materiales empleados.

Cronología

Puede considerarse que el inicio de la historia marítima catalano-aragonesa se inicia con Ermenguer, conde de Ampurias, que en el año 813 apresó en aguas de Mallorca ocho naves musulmanas corsas, con quinientos cautivos, en derrota de retorno después de asolar buena parte del litoral peninsular.

En el año 889, otro conde de Ampurias, Sunyer II (862-915), envió 15 naves hacia Pechina (Almería) para responder a las correrías que efectuaban las fuerzas navales de la que se denominaba República Marítima de Pechina por el litoral mediterráneo. No llegó a entablarse ningún combate por firmarse un acuerdo entre las partes.

Ramón Berenguer III (1082-1131), conde de Barcelona, arrebató el cetro marítimo al de Ampurias al vencer a Poncio Hugo II en 1128. A partir de este momento, Barcelona fue el centro político y económico de la Corona de Aragón y el que impulsó la expansión territorial y marítima que le permitió a finales del siglo XIII convertirse en la tercera potencia naval del Mediterráneo, tras Génova y Venecia. La conquista y creación de los reinos de Valencia, Mallorca y Sicilia en esta centuria, del de Cerdeña a mediados del XIV y finalmente del de Nápoles en el XV no sólo contribuyó a ampliar el marco territorial de la Corona, sino que reforzó su papel de potencia naval consolidando su presencia en el Mediterráneo occidental y central.

Ramón Berenguer III había liderado la conquista de Mallorca entre 1114 y 1115, en la que participaron 130 naves catalanas y 300 pisanas, si bien en 1116 fue expulsado de la isla por las fuerzas almorávides del almirante Abentafertax. Su hijo, Ramón Berenguer IV el Santo (1113-1162), conde de Barcelona y rey de Aragón desde 1137, fue digno continuador de la política naval de su padre. Participó en la conquista de Almería y al regreso de esta acción tomó Tortosa en el año 1148 con la ayuda de los genoveses.

Jaime I el Conquistador (1208-1276) dirigió la conquista de Mallorca en 1229, la de Valencia entre 1233 y 1243 y una expedición a Tierra Santa en 1269.

Pedro III el Grande (1240-1285) conquistó Sicilia asumiendo los planes previstos por Jaime I. En esta campaña la fuerza naval catalano-aragonesa estaba formada por 10 naos, 30 taridas, 22 galeras y 22 saetías; en este momento es cuando aparece la legendaria figura de Roger de Lauria.

En 1285 Alfonso III el Liberal o el Franco (1265-1291) somete Mallorca con la armada del invencible Roger de Lauria. Unos años más tarde, en 1300, Lauria vence a Gonzalo Doria en el combate de la isla de Ponza. Otro destacado personaje surge en esta época, Roger de Flor, que incorpora a las fuerzas navales una galera de su propiedad.

En 1323 Jaime II el Justo (1267-1327) toma posesión de la isla de Cerdeña, de la que había sido nombrado rey 25 años antes.

En 1423 Alfonso V el Sabio o el Magnánimo (1396-1458) organizó una poderosa escuadra que tomó Nápoles. A su regreso atacó e incendió Marsella y sitió Génova con una flota compuesta de 11 galeras y 20 naos. En 1451 venció a la armada turca en Damietta, lo que obligó al sultán a reconocer el comercio de las naves catalano-aragonesas con Egipto. Con el fallecimiento de este rey en 1458 termina prácticamente la historia marítima de la confederación catalano-aragonesa. Han transcurrido 645 años.

Para poder llevar a cabo estas acciones navales, los distintos monarcas organizaron y mantuvieron una potente marina de guerra, fruto de una buena organización, un adiestramiento eficiente de las dotaciones en las artes de la navegación y de la guerra, unas normas lógicas dictadas por personas expertas y una gran capacidad para construir las embarcaciones en los astilleros repartidos por toda la costa, destacando el complejo de las Reales Atarazanas de Barcelona, construido a partir de 1280 y del que salieron gran número de embarcaciones. Como ejemplo diremos que en el año 1423 se encontraban en las gradas 12 galeras. Las actividades navales se llevaban a cabo para conquistar nuevos territorios, para desalojar a sus ocupantes de los dominios propios y para asegurar el tráfico marítimo. Esto exigía participar en combates navales (2), establecer cabezas de playa para desembarcar tropas, municiones, avituallamientos y caballos, incluso para los propios combates terrestres. Todo ello se complementaba con la acción política para intentar llegar a acuerdos que evitasen el enquistamiento de los conflictos.

Las distintas clases de embarcaciones de la marina catalano-aragonesa

En la época histórica que nos ocupa, en el Mediterráneo occidental operaban en las actividades bélicas, mercantiles y pesqueras los siguientes tipos de embarcaciones: albatoza, bajel, ballener, barбота, barca, barco, barcha, batel, bergantín, buscio, carabela, cárabo, caramuzal, carraca, copa, cópano, chalupa, charrúa, chata, chinchorro, dromón, jabeque, escorchapín, esquife, esquirazo, falúa, filibote, fragata, fusta, galera, galeaza, galeón, galeota, gata, gerba, gripo, góndola, haloque, jábega, jabeque, laud, leño, londro, nao, navío, panfil, patache, pinaza, pontón, rampín, saetía, tafurea, tarida y tartana. No obstante, de las acciones bélicas llevadas a cabo por los distintos monarcas y condes podemos deducir que las utilizadas fueron: como naves de combate, galeras, galeotas y saetías, y como transporte de tropas, caballos, víveres y municiones, naos, leños y taridas.

(2) El combate naval era una prolongación del terrestre.

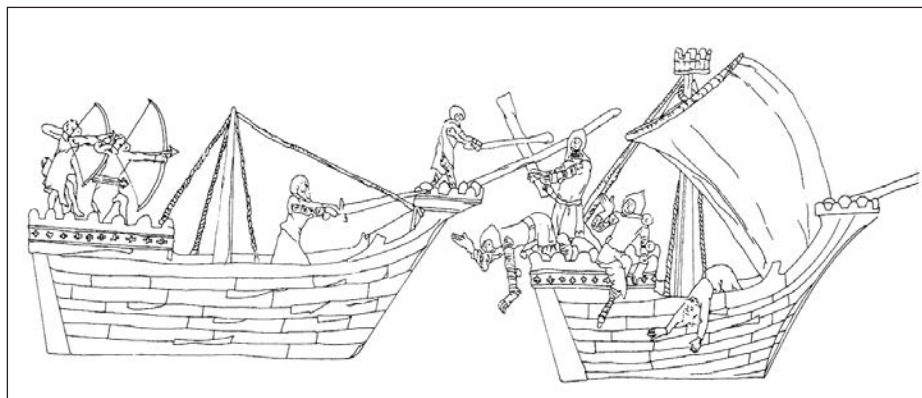


Figura 2. Combate naval. (Extraído de un manuscrito del siglo XVI)

La galera

Evolución de la antigua galea, fue una embarcación diseñada especialmente para la guerra, que durante mucho tiempo tuvo un gran protagonismo, principalmente en mares cerrados como el Mediterráneo o el Báltico. Su origen se remonta a los barcos fenicios, griegos, cartagineses y romanos y alcanzó su esplendor en el siglo XVI, llegando a ser la más completa de los barcos a remo. En la Marina española continuó prestando servicios hasta bien entrado el XVIII y fue baja definitiva a principios del XIX.

Se trataba de barcos extraordinariamente ligeros, de poco calado y estrechos, puesto que la relación de sus dos proporciones principales, eslora y manga, era de 7 a 1. Las de mayor tamaño tenían 125 pies de eslora, 15 de manga y 7,5 de puntal.

Según la función que desempeñaran y de la insignia de mando que ostentasen se clasificaban en *real*, que era la utilizada por el monarca; *patrona real*, que ejercía de escolta y refuerzo a la *real*; la *capitana* asumía el mando de una escuadra; la *patrona*, que seguía a la *capitana* en jerarquía, estaba destinada al segundo de la respectiva escuadra; la *cuatralba* era la galera capitaneada por un cuatralbo, es decir, por el jefe de una agrupación de cuatro galeras.

El casco

En las galeras mediterráneas éste recibe el nombre de buco. Su estructura resistente se formaba partiendo de la quilla llamada carena. Las quillas carecían de arrufo, lo que facilitaba la tarea de poner en seco la embarcación.

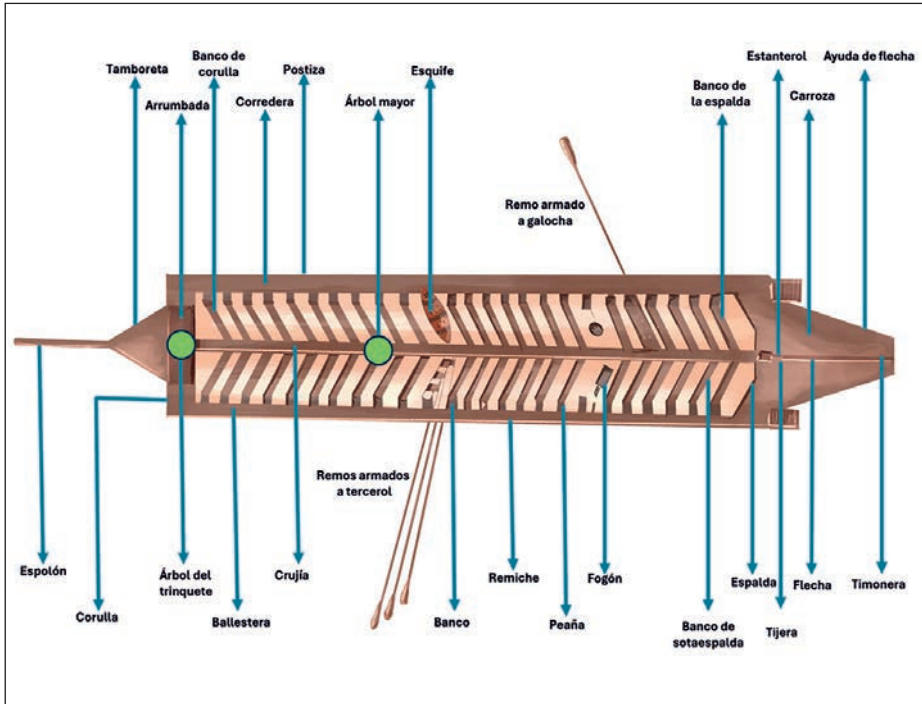


Figura 3. Planta de la galera. (Ilustración de Sara Calatayud)

Además, se construían ensamblado a dentellón varios maderos hasta alcanzar la longitud debida. A proa de la quilla se fijaba la roda, y a popa el codaste, pieza esta última provista de dos zapatas, una para el descanso del timón y otra para el del macho. Cuando el gobierno de la embarcación dejó de realizarse por espadillas, pasó a hacerse por timones.

Un refuerzo longitudinal, llamado buchería, situado a la altura de la cubierta y formado por maderos unidos, ligaba la estructura longitudinal, entre roda y codaste, prestando cohesión al conjunto. En la roda se afirmaba, con una ligera inclinación hacia arriba, una fuerte viga de abeto de varios metros de longitud —el espolón— destinada para actuar como ariete, sirviendo también para afirmar el aparejo de proa.

Perpendicularmente a la quilla, con una distancia entre ellas de unos veinticinco centímetros, se situaban, sólidamente fijadas a ésta, las cuadernas. Sus extremos superiores se afirmaban mediante baos, que en su mitad se unían para mejor sujeción a la buchería. Una pieza llamada tapera unía a lo largo de una y otra banda los extremos superiores de todas las cuadernas, con la roda y el codaste.

Se denominaba estamenara o estamenal a la parte de la cuaderna que daba forma al pantoque. La parte de cuaderna que formaba el plan de la embarcación se llamaba madero. El conjunto del madero y los estamenales de ambas bandas adoptaba la forma de una *U* cerrada por la llata respectiva. Las cuadernas en *V* o en *Y*, llamadas forcasas, se situaban en los afinamientos de proa y popa.

Entre la tapera de cada banda y la quilla se colocaban encintas para reforzar las cuadernas. Para mejorar la unión entre cuadernas y quilla y como afianzamiento de esta última, se fijaba en el interior del buco una contraca-rena, que se afirmaba a la buchería mediante una serie de puntales.

El armazón así construido se cubría en sus partes bajas o laterales con un doble forro de tablas colocado a paño, que después se calafateaba o espalmaba para hacerlo estanco. A principios del período histórico que estamos tratando, en algunas galeras el forro se construía con las tablas solapadas.

El calafateado se hacía introduciendo estopa ensebada entre las juntas de las tablas del forro y se golpeaba con un mazo hasta lograr que se extendiera y formase cuerpo con la estopa procedente de las tablas superior e inferior, constituyendo después de embreada una especie de caparazón o revestimiento que aseguraba estanqueidad a la obra viva.

En las galeras mediterráneas, la superficie triangular, delimitada a proa por la roda y la madre del espolón y a popa por la corulla, recibe el nombre

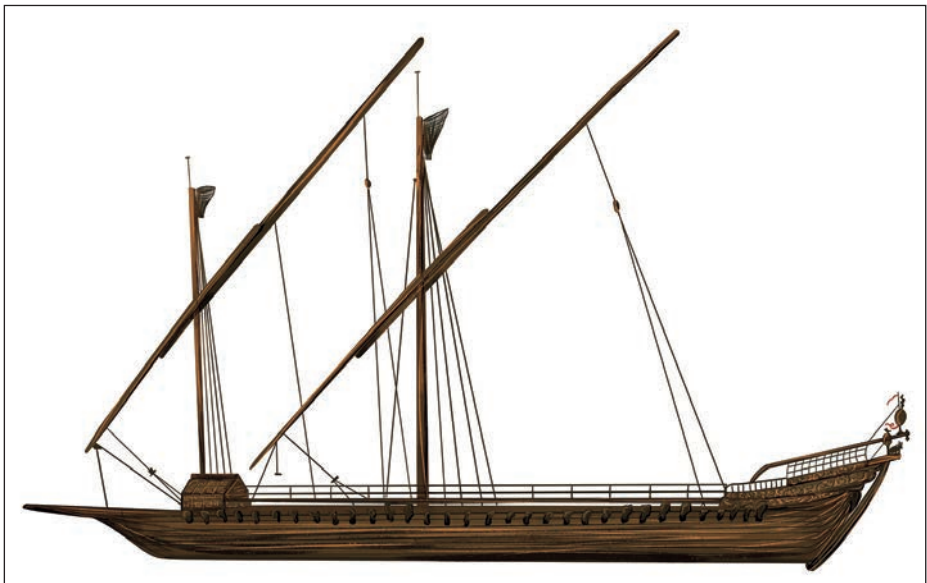


Figura 4. Alzado de la galera. (Ilustración de Sara Calatayud)

de tamboreta, que era una estructura cubierta en la que se montaba la batería de la galera. En la corulla se estibaban los cables de los fierros (anclas de rezón) y a su resguardo la única pieza de artillería que montaban a finales de esta época.

La corulla, por popa, estaba en comunicación directa con la cámara de boga. La plataforma situada encima de la corulla, que recibía el nombre de arrumbada, ofrecía una posición dominante por su mayor altura, lo que la hacía idónea para establecer el reducto principal en combate, el punto de partida para el abordaje y el primer bastión de la defensa. En el contorno de la arrumbada se levantaban unos candeleros de madera o de hierro de más de un metro de altura, entre cuyos extremos superiores se tendían, formando un recinto, unos pasamanos de madera que se denominaban filares o filaretos.

Antes del combate y con objeto de formar un bastión, se colgaban de los filaretos los denominados paveses, que eran unos escudos de madera endurecida forrados de cuero también endurecido. Para fortalecer la protección se colocaban colchonetas, palletes de jarcia o pacas de lana. El conjunto recibía el nombre de empavesada o pavesada.

La cámara de boga era la segunda parte del talar a partir de la proa y en ella se situaban los remeros (la chusma) y desde ella se manejaban los remos, que en su conjunto constituían lo que se denominaba palamenta. Esta cámara ocupaba en el sentido de la manga toda la anchura del talar, y en el sentido de la eslora, dependiendo del tipo de galera, podía alcanzar más de treinta metros, por lo que también servía de plaza de armas.

En cada banda, entre la crujía y las postizas, estaban situados, firmemente unidos al sostre de la propia cámara, una serie de bancos ocupados por los remeros en número variable dependiendo del tipo de galera.

Junto a la borda, existía a una y otra banda una pasarela llamada corredor, situada encima de la postiza y a la altura de los bancos. Entre el corredor y la postiza se armaba, como ya hemos dicho, la palamenta. El corredor se extendía desde la corulla hasta la espalda. Servía de camino para la ronda y era de puesto de combate para los soldados embarcados.

Entre el corredor y los bancos se montaban unos tabladillos, llamados ballesteras, donde durante la navegación se acomodaban los soldados para dormir y en combate les servían para posicionarse. Quedaba así delimitada entre corredor y corredor la llamada plaza de armas.

Para protección de la cámara de boga, se alineaban a lo largo de una y otra borda las batayolas, construidas en la misma forma que las utilizadas en la arrumbada.

La última parte del talar estaba ocupada por la espalda, que era una plataforma situada a nivel de la crujía y por tanto más elevada que el sostre o cubierta de la cámara de boga. En el espacio comprendido entre el plan de la espalda y la cámara de boga se encontraba el tabernáculo, en el que se estibaba la provisión de agua dulce en barriles.

Los costados de la espalda estaban provistos de batayolas y filaretos y, en ocasiones, de balaustradas más o menos lujosas. En ellas había unos bandines o bancos corridos que servían de asiento y de cama para los oficiales inferiores.

A popa de la espalda se instalaba a una y otra banda la escala, que servía para embarcar y desembarcar. En combate, su vigilancia tenía mucha importancia por ser lugar expuesto a golpes de mano por las fuerzas atacantes. La espalda era además el último reducto (a modo de ciudadela) si las fuerzas enemigas habían conseguido el abordaje por la proa.

La superestructura levantada a popa recibía el nombre de carroza. Ésta mostraba con respecto al talar un acusado arrufo. Se formaba entre la bancada o yugo de popa, y una pieza firme al codaste y paralela al yugo, llamada dragante, sobre las que descansaba y se fijaba su armazón, reforzado mediante unas consolidaciones longitudinales y unido al buco o cuerpo principal.

El suelo o sostre de la carroza y también la parte baja de los costados se cubrían con tablones calafateados. El techo de la carroza estaba formado por un enjaretado curvo cuyo nervio alto, llamado flecha, era suficientemente ancho para estar de pie sobre él. Esta flecha se aseguraba a la espalda mediante una pieza curva, el estanterol.

El armazón de la carroza se cubría con el tendal, toldo que en invierno o en tiempo frío era de tejido de lana grueso y basto, el llamado herbaje, y en verano o con sol se construía con un tejido ligero.

Distribución del buco

Dado que el interior de la galera incluía los espacios necesarios para el asentamiento del personal, antes de describir la distribución del buco es conveniente conocer cómo se formaban las dotaciones.

Hasta comienzos del siglo XIV, el mando de la galera era ejercido por el cómitre, jefe fundamentalmente náutico al que auxiliaban los nocheres. Más adelante aparece la figura del patrón, que aporta y administra los medios que permiten llevar a cabo la misión, adoptando una posición rectora sobre el buque y al que se subordina la dirección náutica, personalizada en el cómitre. Éste, por tanto, viene a ser el mando técnico, de quien dependen la navegación, la propulsión y la maniobra del buque. A esta estructura básica puede añadirse la figura del capitán, que es el jefe militar de la misión.

En el siglo XV, el comandante de una galera se denominaba patrón, que estaba asistido en sus funciones por el sotapatrón. El resto de la plantilla se muestra en el cuadro siguiente. Señalemos que en el grupo de oficiales se incluyen el capellán, el cirujano, el alguacil y la maestranza.

DENOMINACIÓN	DESTINO A BORDO	CLASES	
Gente de cabo	Encargados del funcionamiento y gobierno de la nave Combatientes, incluyendo oficiales, soldados y marineros	Gente de guerra	Soldados para el combate
		Gente de mar	Oficiales y marineros
Gente de remo	Personas destinada a remar (galeotes)	Buenas boyas	Remeros voluntarios a sueldo
		Forzados (chusma)	Esclavos y penados

Dotación de una galera

La distribución del buco variaba de unas galeras a otras, según la época y el lugar de construcción y dependiendo también del criterio del armador y del constructor. Lo habitual era lo siguiente: a popa, bajo la corrozo, el gabón del capitán; a continuación, el escandelar de oficiales de guerra; más a proa, la repostería, donde se guardaban los víveres y efectos de la plana mayor; seguidamente, la compañía o despensa, lugar en que se almacenaban el vino, el aceite, el queso, la carne y el pescado en salazón; después, en la panera se guardaban el pan y las galletas o bizcochos; finalmente, la santabárbara, a la que se entraba por la taverna, era el siguiente espacio de la caña en dirección a proa. En la taverna tenían su alojamiento los cómitres, y en ella se guardaba cierta provisión de víveres que se vendía a la marinería y a los soldados embarcados y, aunque no estaba autorizado, también a la chusma. Era pues una especie de cantina, en la que también se almacenaban las legumbres secas.

El compartimento siguiente era el pañol o cuarto de en medio, donde se emplazaban los aparejos, velas, cordajes y demás pertrechos. A continuación, se hallaba la enfermería, en la que se disponían camastros para los marineros y soldados que por estar heridos o enfermos no podían permanecer a la intemperie. En un pañol situado más a proa se almacenaba el carbón para el fogón. A lo largo del plan interior del buque, entre quilla y sobrequilla, se disponía el lastre, compuesto de casco y piedras de playa.

La propulsión y el gobierno de la nave

En la cámara de boga, los remeros se sentaban en bancos para propulsar la galera. El remo, también llamado galocha, cuando era empuñado por varios bogadores, constaba de pala, caña y guion. Por regla general cada una de estas

tres partes ocupaba un tercio del total, es decir, dos tercios quedaban por fuera de la borda. En ocasiones se reducía la pala en beneficio de la caña.

En el lugar de la borda donde se apoyaba el remo había unas cabillas, fijadas en las postizas, que recibían el nombre de escálamos. A ellas se sujetaba el remo mediante un anillo de cáñamo trenzado llamado estrobo, que en esta parte estaba recubierto de un manguito de cobre para reforzarlo mejor y darle mayor duración. También la borda se protegía del roce en esta zona mediante las denominadas zapatillas, especie de chumaceras donde se encajaba el regreuso que el guion del remo allí formaba. La longitud de los remos variaba dependiendo del tipo de embarcación, al igual que el número de bancos.

Los bancos, guarnecidos con cuero, estaban situados en posición transversal a la crujía, ligeramente inclinada su extremidad exterior hacia proa con el fin de lograr así el mejor rendimiento del esfuerzo de los remeros. A causa de la inclinación del guion, más alto en la posición de la crujía que junto a la borda por el efecto natural de la posición del remo, se colocaba entre banco y banco la banqueta o remiche, plataforma en la que se ponía de pie el remero para tener el necesario punto de apoyo. Mirando a popa se ubicaba la peana, que era el travesaño en el que el remero apoyaba el pie al hacer el esfuerzo de tracción que la boga exigía. Por extensión, se llamaba remiche al espacio que quedaba entre banco y banco y donde, de ordinario, dormían los remeros.

Los remeros forzados y esclavos, e incluso las buenas boyas procedentes de galeotes, vivían encadenados a sus bancos (una calceta o una manilla aprisionaba el pie o la mano del lado de la borda para evitar que el galeote hiciese interrupción en la crujía) (figura 5), donde pasaban sus vidas o sus condenas, comían, descansaban, dormían y hacían sus necesidades, de ahí el mal olor que reinaba en la cámara de boga. Y no era extraño que entre ellos aparecieran infecciones y enfermedades que se podían transmitir al resto del personal y convertirse en verdaderas plagas. Su dieta era monótona pero completa, ya que la galera dependía de su fortaleza física, y consistía en bizcocho o galleta, agua, habas, arroz, aceite y sal, y en navegaciones difíciles o antes de los combates se solía reforzar con bizcocho mojado en vino.

La gente de cabo comía algo mejor, ya que su dieta incluía carne salada, tocino, queso, pescado, garbanzos y vino. Se alojaban de acuerdo con sus categorías, aunque a veces donde buenamente podían, en espacios tan reducidos que daban lugar a roces y hasta a duelos, consecuencia lógica de vivir en un ambiente de hacinamiento regido por un sinfín de normas



Figura 5. Cadena de galeote.
(Museo Naval. Madrid)

de protocolo y etiqueta, en ocasiones difíciles de entender. El hacinamiento y las duras condiciones de vida favorecían la aparición de enfermedades. En cambio, debido a las cortas estancias en la mar, no había escorbuto, que era la plaga habitual en los veleros.

Atendiendo al número de remeros activos, la boga podía ser de toda la palamenta o por cuarteles. La primera modalidad se daba cuando bogaban todos al mismo tiempo y era la que se seguía en ataques, retiradas, cazas, temporales, pasos peligrosos y circunstancias similares. Consistía en una boga viva al máximo ritmo y con el mayor esfuerzo posible durante poco tiempo. Por el contrario, la boga por cuarteles era la utilizada para reducir esfuerzos y no agotar a los remeros en los tránsitos entre puertos, y en ella sólo bogaba un tercio de los remeros o cuartel, mientras que el resto descansaba. Los cuarteles se repartían en proa, cuartel del medio y popa.

Para iniciar la boga, el cómitre daba una primera pitada, los remeros se ponían de pie sobre las banquetas y se echaban hacia delante con los brazos extendidos hacia popa y las palas de los remos hacia proa. Con la segunda pitada, metían las palas en el agua, se apoyaban en las peanas, se echaban hacia atrás cayendo sobre sus asientos y llevaban los guiones hacia proa todo lo posible. A continuación, sacaban las palas del agua, se ponían en pie y repetían los movimientos, normalmente acompañados por cantos o salmodias. La boga viva era de tres a cuatro paladas por minuto, y la normal de una a dos.

Había tres estilos de boga: a pasar banco, por dentro del banco y a tocar banco. La primera se empleaba cuando el remero de más adentro tenía que llevar el guion del remo lo más a popa posible, a pasar el banco del remero que tenía delante. Era una boga viva y rápida de ataque o retirada y solía hacerse con toda la palamenta. Por «dentro del banco» era la modalidad cuando el guion no llegaba a la altura del banco de delante; era una boga normal, lenta o de descanso, y se practicaba en tránsitos y por cuarteles. En «a tocar banco», el guion debía tocar físicamente el banco de delante, lo que obligaba a bajarlo y a levantar mucho la pala para continuar la boga con un movimiento de mariposeo del remo. Este procedimiento era muy vistoso y se utilizaba en paradas y revistas, ejecutándose con toda la palamenta. No obstante, se trataba de una forma de bogar agotadora.

Además de los remos, la galera también podía navegar a vela si el viento era favorable, pero nunca en combate. Contaba normalmente con uno o dos palos o árboles. En caso de tener dos, el trinquete se ubicaba a proa y el mayor o maestro al centro, ambos ligeramente inclinados hacia proa. Los palos enarbolaban velas cuadradas en los primeros años y más adelante latinas o triangulares, envergadas a largas vergas llamadas entenas, que se dividían en dos piezas: pena, la alta, y car, la baja.

Queda dicho que el trinquete iba a proa o sobre la arrumbada o en cubierta inmediatamente a popa de la corulla y arrumbada. Podía tener unos 18 m de alto y sobre 45 cm de diámetro y su entena era de unos 36 metros. El mayor,

que iba en el tercio proel de la cámara de boga, oscilaba entre los 25 m de alto y 65 cm de diámetro y su entena podía medir unos 42 metros. En la parte alta del mayor, y a veces también del trinquete, llevaba una media jaula o cesta, llamada gata, a la que subía el vigía o serviola para tener más horizonte (figura 6).

A vela, la máxima velocidad que alcanzaba la galera no llegaba a ocho nudos. A remo, con la dotación de remeros completa, adiestrada y con buen tiempo, podía rozar los seis nudos durante 30 minutos y cuatro nudos durante más tiempo, mientras que con sólo un tercio de los remeros no pasaba de tres nudos. En ciaboga podía girar prácticamente en un punto. Por su escasa capacidad de transporte de víveres y agua, su autonomía era de una semana como mucho y, por su fragilidad y dificultad de manejo con vientos y mares duros, solía operar desde mediados de marzo a mediados de octubre, y el resto del tiempo invernaba.

El gobierno del rumbo era en principio mediante espadillas situadas a banda y banda y posteriormente se instaló el timón de popa, coexistiendo ambos elementos durante algún tiempo. Para el fondeo se utilizaban dos rezones, uno por banda.

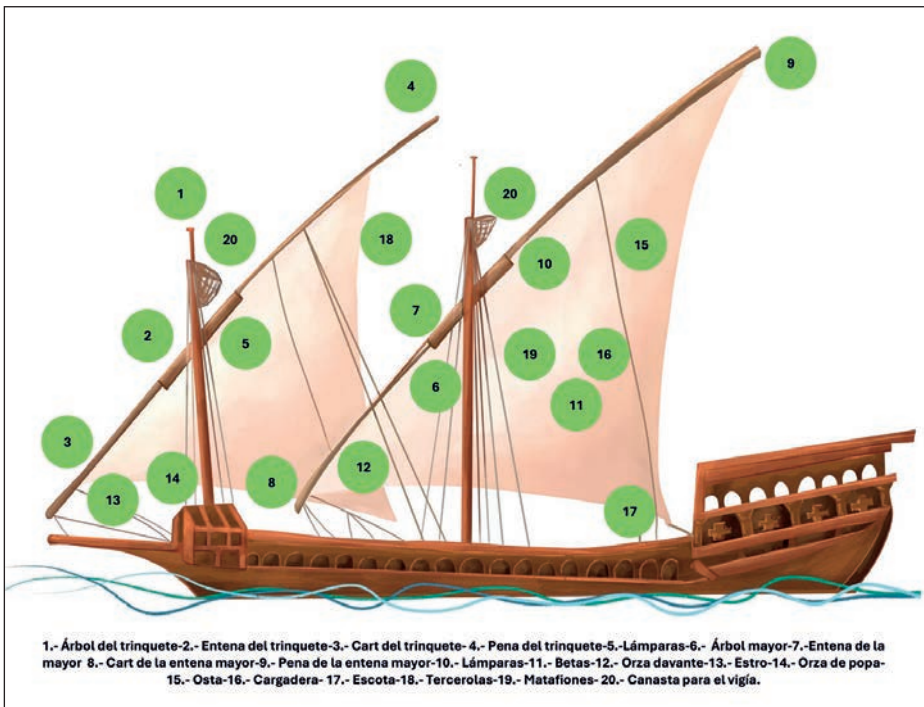


Figura 6. El aparejo de la galera. (Ilustración de Sara Calatayud)

El armamento

Hasta finales del siglo xv, el armamento de la galera se limitaba a una única bombardarda (figura 7) emplazada en la tamboreta y colocada en la cruzja para que la nave no escorase, pues su peso era considerable (sólo el cañón con el afuste podía superar las 2,5 toneladas). Para contener el retroceso, la bombardarda se colocaba entre dos maimones, que eran dos gruesos puntales afirmados a la estructura del casco.



Figura 7. Bombardarda del siglo xv con un bolardo de piedra usado como munición.
(Museo de Morat. Murten, Suiza)

La galeota

Ésta difería de la galera en que era de dimensiones más reducidas y tenía menos remeros por banco. Su arboladura se reducía a un solo palo y carecía de arrumbada. Por su porte y sus medidas, recibían también el nombre de medias galeras (figura 8). De hecho, podemos decir que era una galera más pequeña, de unos 20 metros de eslora y una manga a la altura de las postizas de 4,5 metros aproximadamente.

Tampoco tenía la superestructura donde se situaba la corulla en las galeras. Las gúmenas de los ferros se estibaban sobre cubierta y junto a la amurada se montaban dos ferros.

La cruzía era más estrecha y baja, al igual que las postizas. En vez de un esquife como embarcación de apoyo, llevaban una barquilla.

A popa mantenían la espalda y la carroza, de tamaño más reducido pero semejantes en su estructura. Los remos, armados a galocha, eran manejados por los dos remeros que había en cada banco. El aparejo, normalmente de un solo palo, podía largar, además de la bastarda o de una burda, una pollaca o foque.



Figura 8. Modelo de una galeota.
(Museo Naval. Madrid)

La saetía

De la familia de las galeras, la saetía era mayor que la galeota. Las primeras en fabricarse usaban remos y tenían dos palos. Posteriormente evolucionaron a tres palos con tres velas latinas: mayor, trinquete y mesana.

La nao

En el pasado, especialmente entre los siglos XIV al XVII, la palabra *nao* se usaba para referirse de forma genérica a barcos o naves, especialmente aquéllos con cubierta y velas, pero sin remos. En los siglos XIV, XV y primera mitad del XVI también se utilizaba para describir un tipo específico de buque, con alto francobordo, dos o tres mástiles con velas cuadradas y castillos en proa y popa. Del mismo modo que en el XV las naos y las carracas ya habían reemplazado a las cocas medievales, en la segunda mitad del XVI los galeones, las urcas, las pinazas y los filibotes sustituyeron a las naos y a las carracas.

Las naos a las que nos referimos en este trabajo (figura 9) son una evolución de las cocas medievales, barcos mercantes de casco redondo y uno o dos mástiles, con vela cuadrada en el de proa y latina en el de popa. Las cocas, a su vez, eran lo que los vikingos habían desarrollado para los knarrs, sus barcos mercantes. Hacia el siglo XIII, más de doscientos años después de haber concluido el período vikingo, las cocas europeas incorporaron un nuevo adelanto técnico, el timón de codaste, que reemplazaba al gobierno por espaldas.

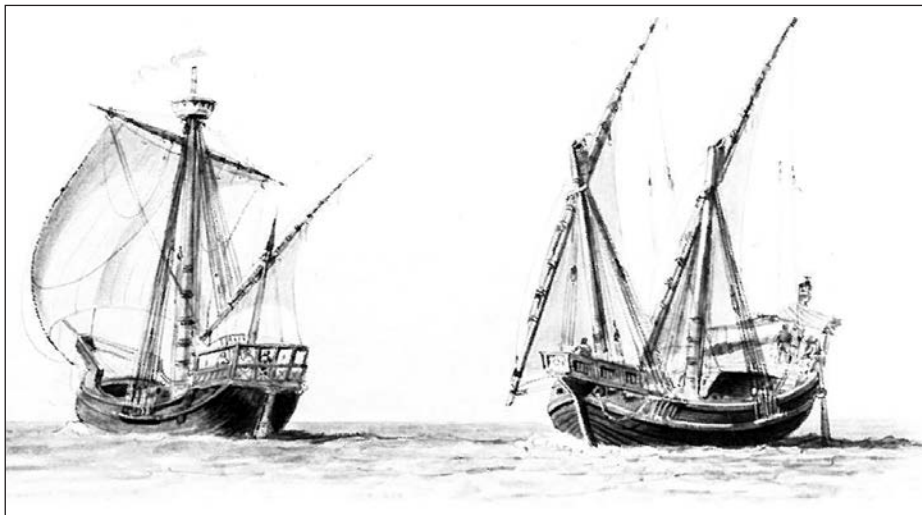


Figura 9. Naos redondas y latinas según un grabado de Monleón. (Museo Naval, Madrid)

Las naos se caracterizaron por heredar tres de las características de las cocas: casco redondo, timón de codaste y castillo de popa; pero a diferencia de éstas, llevaban uno o dos mástiles más: trinquete— a menudo en caída, es decir, ligeramente inclinado hacia delante— mayor y mesana, además del bauprés, que se proyectaba desde el castillo de proa.

La relación eslora/manga era aproximadamente 3/1. Además, naos y carracas estaban dotadas de castillo de popa.

Las naos desplazaban entre 100 y 500 toneladas (estas cifras son una conversión aproximada de las unidades de la época). Las primeras eran de un solo palo, evolucionando en la segunda mitad del siglo XV hasta enarbolar tres palos. Éstos tenían masteleros y algunos llevaban cofas. En esta centuria el velamen de las naos solía estar constituido por: cebadera cuadra en el bauprés, velas cuadra para trinquete, velacho, mayor y gavia y vela latina para el mesana.

El leño

Se daba genéricamente el nombre de leño a toda embarcación de casco de madera, y en concreto a una que operaba en este periodo y que era continuadora del lembo, aunque de mayor porte. Tanto es así que doblaba el número de remos, que por entonces era de veinte como máximo. Se dice que Jaime I armó uno que tenía ochenta remeros por banda.

La tarida

La tarida era una embarcación de gran tamaño usada en el Mediterráneo en la Edad Media para el transporte de tropas y mercancías. Aunque hay diversidad de opiniones acerca de su forma y tamaño, se estima que su eslora superaba los 100 pies, aunque no alcanzaba el tamaño de las galeras. Montaba dos palos con gavias y dos espadillas a popa, una a cada banda. Cuando su propulsión se hacía a base de remos y vela se denominaba galea-tarida.

La arquitectura naval en este período histórico

A partir del siglo XI se incorpora el principio constructivo «de esqueleto». Sin embargo, no es hasta finales del XII cuando se determina que la forma de las cuadernas se realice a partir de la utilización del gálibo maestro. Los carpinteros de ribera concentraron toda la información requerida para determinar las formas de las cuadernas en un solo gálibo. De esta manera eliminaron el uso de diferentes gálibos y disminuyeron el protagonismo dado a las cintas y a las bágaras en la determinación de la forma de las cuadernas. El gálibo maestro era la plantilla que da forma a la cuaderna maestra o, mejor dicho, a media varenga maestra, la cual por simetría da la forma a toda la varenga y en muchos casos sirve también para los dos genoles maestros.

Además, las diversas reducciones que reciben las cuadernas a medida que se alejan de la maestra y se aproximan a los extremos de proa y de popa (como la disminución del plan y la manga y la astilla o puja) se transportan al gálibo maestro. La obtención de estas reducciones se consiguió a través de diferentes diagramas, como el triángulo y la media luna. Las reducciones del plan se trasladaban al gálibo maestro, y las de la astilla (o puja) a una tablilla. El uso del gálibo maestro, la tablilla de astilla y una regla permitía a los carpinteros de ribera dar forma a prácticamente todas las cuadernas del casco. Éstas, compuestas de varengas y genoles, se hacían en el suelo aplicando los tres instrumentos sobre la pieza de madera, marcando la forma con almagre y trazando tres líneas, que correspondían la primera al eje de simetría (o parte de la varenga que se sentaría sobre la quilla) y las otras dos a cada extremo del plan de la varenga (marcando el punto de escoa o inicio del pantoque). La forma de la pieza podía ser pintada con el almagre, mientras que las tres líneas solían grabarse con un punzón. La gran cantidad de cuadernas que se fabricaban obligaba además a tener controlado el orden y la posición que tendrían al montarlas encima de la quilla. Esto hizo necesario —como ha quedado demostrado con el pecio *Culip VI*— marcarlas con números, empezando lógicamente por la cuaderna maestra con el I y así sucesivamente hacia proa y popa (II, III, IIII, V, VI...). Las marcas numerales también fueron realizadas con un punzón, pues, una vez hechas las varengas, la construcción de la cuaderna entera no era inmediata y se podía tardar

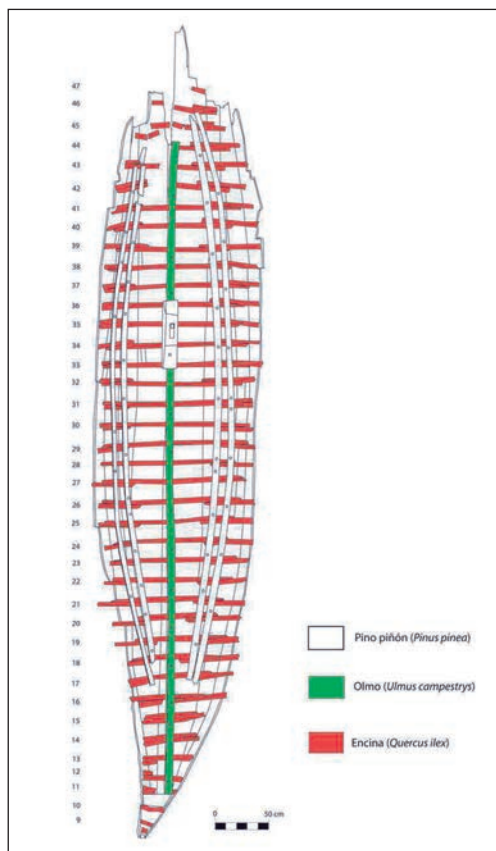


Figura 10. Planta del pecio *Les Sorres X*, con indicación del tipo de madera utilizado en su construcción. (Cortesía de Marcel Pujol i Hamelink)

más días en colocar las cuadernas enteras sobre la quilla. Éste es el motivo por el cual se marcaba con un punzón para señalar la posición de la cuaderna sobre la quilla, el final del plan y el número de la posición asignada a cada cuaderna.

Las varengas y genoles se empalmaban lateralmente con una junta a rayo de Júpiter y eran clavadas con dos largos clavos de varenga a genol y de genol a varenga, creando la cuaderna. Una vez producidas todas, se procedía a montarlas sobre la quilla, la roda y el codaste.

A partir de esta fase aparecen una serie de piezas que van ganando cada vez más importancia, dan más cohesión a la estructura y a la vez permiten reducir el grosor de las cuadernas y conseguir un casco más ligero. Se trata de todas las piezas longitudinales, tanto interiores como exteriores. En primer lugar, la sobrequilla se encaja sobre las varengas y se fija mediante pernos de hierro o madera a la quilla, por norma a través de las claras para no perjudicar a las varengas al no tener éstas suficiente grosor.

A ambos lados se colocaban las tablas de escoa, las cuales podían tener el mismo grosor que las del forro, pero estaban endentadas y encajadas a las cuadernas, y además podían estar hechas de otro tipo de madera. Su principal función no era el revestimiento del casco, sino mantener las cuadernas en su posición, que tuviesen la separación o clara requerida y, en cierto modo, también actuaban de bágaras. Además, se colocaban uno o dos palmejares por el interior, también endentados y encajados a las cuadernas, siguiendo el final del plan de todas ellas y fijándose uno de los dos palmejares mediante pernos de hierro o madera a las tablas de escoa, a través de las claras. El importante rol dado anteriormente a la cinta en la cohesión de la estructura se va trasladando a los diferentes elementos longitudinales, como la tabla de escoa, pero también a los interiores, como al palmejar, durmiente y trancanil.

Toda pieza longitudinal exterior tiene su correspondiente interior, a la cual se une mediante pernos (quilla-sobrequilla, escoa-palmejar, cinta-durmiente). Este conjunto de piezas permite dar una mayor cohesión a la estructura y reducir el grosor de todo el maderamen del casco, obteniéndose así un barco más fuerte y ligero.

Para las distintas piezas se usaban maderas de varias clases procedentes de bosques privados o gestionados por la propia administración.

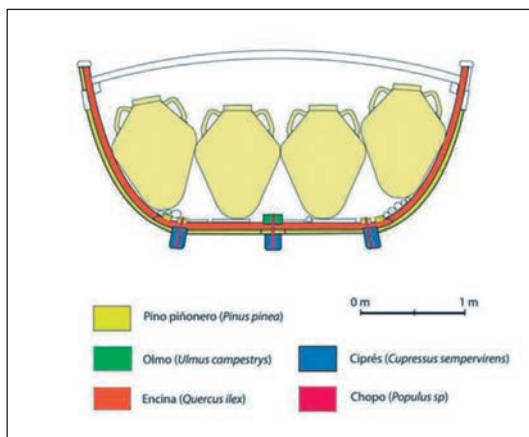


Figura 11. Sección transversal del pecio *Les Sorres X*, con indicación del tipo de madera utilizado en su construcción. (Cortesía de Marcel Pujol i Hamelink).

A modo de resumen

Los reyes de Aragón, con la colaboración de los nobles catalanes, construyeron una poderosa marina que operó entre los años 813 y 1458. Esta fuerza naval permitió la expansión territorial, la protección de las costas propias y el control del tráfico marítimo, imprescindible para la importación y exportación de mercaderías.

Para ello se creó una eficiente infraestructura que permitió la construcción de embarcaciones, tanto de combate como de transporte. Diversos astilleros situados a lo largo de la costa catalana diseñaron, perfeccionaron y construyeron embarcaciones de combate: galeras, galeotas, saetías, y para el transporte de personas, caballos y provisiones: naos, leños y taridas. Sin duda, el astillero más importante fue el de las Reales Atarazanas de Barcelona.

También fue necesaria la organización de diferentes gremios profesionales muy bien formados: carpinteros de ribera, calafates, fundidores, etc., artífices destacados de la creación y sostenimiento de esta marina.

Aspecto destacado fue el referido al enrolamiento de las dotaciones, bien mediante voluntarios o bien con forzados —los galeotes— que, engrilletados al firme de la embarcación, penaban sus condenas. Los combatientes eran los soldados que embarcaban para cada una de las operaciones navales. El armamento a bordo lo constituía una única bombardarda situada en la proa a cruzía.

El combate naval era una continuación del terrestre; los soldados embarcados utilizaban el mismo armamento portátil que en las luchas en tierra y un duro espolón situado en la proa permitía embestir al buque enemigo y causarle destrozos.

La refriega terminaba con el asalto al buque enemigo, la muerte o la rendición o bien con la retirada de las fuerzas asaltantes al ser repelidas.

Si de lo que se trataba era de tomar posesión de un territorio, los soldados desembarcaban en la costa y, una vez establecida la cabeza de playa, hacían lo propio con los caballos y los avituallamientos e iniciaban el avance terrestre.

Las fuentes documentales, especialmente los códices, las muestras artísticas en monasterios, iglesias y catedrales y la aparición de pecios han permitido el conocimiento y el estudio de las características constructivas de las embarcaciones de la Marina catalano-aragonesa.



BIBLIOGRAFÍA

- AGUADO BLEYE, Pedro: *Manual de Historia de España*. Espasa Calpe. Madrid 1975.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «Galeras, galeazas y galeotas en el siglo XVI». *REVISTA GENERAL DE MARINA*, agosto-septiembre 2021.
- HAWS, Duncan: *Los buques y el mar. Revisión Cronológica*. Ediciones Centropress, S. L. Madrid, 1978.
- MARTÍNEZ HIDALGO, José María: *La mar, los buques y el arte*. Editorial Silex. Madrid, 1986.
- MONLEÓN Y TORRES, Rafael: *Construcción naval bajo el aspecto artístico*. Tres tomos. Edición facsímil de 1989 de un original de 1895. Museo Naval. Madrid.
- OLESA MUÑIDO, Francisco-Felipe: *La galera en la navegación y el combate*. Tomos I y II. Edición del autor. Madrid 1971.
- PUJOL I HAMELINK, Marcel: «La construcción naval medieval en Cataluña (siglos XII-XV): un mismo principio, diversos procesos». *Actas del V Congreso Internacional de Arqueología Subacuática*. Cartagena, 2014.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Galeras españolas. Del Egeo al mar de la China*. Nantantía, 2007.
- SÁNCHEZ-FELIJO LÓPEZ, Luis: *Anclas. Tipos, evolución e historia de la penúltima esperanza*. Fundación Alvargonzález. Gijón, 2020.
- VV. AA.: *El buque en la Armada española*. Editorial Silex. Madrid, 1981.
- Historia Militar de España. Edad Media. Ediciones Laberinto. Madrid, 2012.

EL ATLAS CATALÁN Y LOS CARTÓGRAFOS MALLORQUINES

Augusto CONTE DE LOS RÍOS



*Ameu i protegiu totes les persones i el poble; Fer regnar
la justícia i vetlar perquè els grans no oprimisquen els menuts.*

(Del testamento de Jaime I, 1276)

Introducción



N los siglos XIV y XV las islas Baleares emergieron como un destacado centro cartográfico, rivalizando con Génova y Venecia. El Reino de Aragón, con su vasto imperio marítimo en el Mediterráneo, había conquistado territorios como Valencia, Sicilia, Murcia y Cerdeña a finales del siglo XIV, unificando estas regiones bajo la lengua catalana (1).

El comercio con el norte de África, vinculado a la ruta africana del oro, era crucial para su economía. Además, el Reino mantenía relaciones diplomáticas con el kan de Persia, y sus marineros probablemente guiaron a los castellanos hasta las islas Afortunadas (2). Este contexto

favoreció el desarrollo de la cartografía en la región, especialmente después de

(1) El catalán antiguo, lengua occitanorrománica de la Edad Media, se hablaba en la Corona de Aragón, incluyendo Cataluña, Valencia, Mallorca, Aragón oriental, Cerdeña, Andorra y parte de Murcia.

(2) Cresques atribuye al archipiélago los nombres de «Graciosa, Lalegranza, Rocho, Insula de Lanzaroto Maloxelo, Insula de Li Vegi Marini, Forteventura, Insula de Canaria, Insula del' Inferno, Insula de Gomera e Insula de lo Fero».



Superposición del *Atlas Catalán* sobre un mapamundi.
(Fuente: Instituto Geográfico Nacional)



Detalle de Irlanda e Inglaterra en el *Atlas Catalán*.
(Fuente: gallica.bnf.fr/)

recibir a varios cartógrafos genoveses.

Desde finales del siglo XII, Barcelona y sus comerciantes empezaron a desempeñar un papel cada vez más importante en el comercio mediterráneo. Sus actividades no se limitaron a al-Ándalus, sino que también incluyeron Mallorca, la costa occitana e incluso se extendieron hasta el mar Negro y Asia Menor.

El *Atlas Catalán* de 1375 es el culmen de la cartografía náutica medieval y el máximo exponente de la escuela mallorquina. Encargado a Abraham Cresques (c. 1325-1387) y a su

hijo Jafuda (c. 1360-c. 1410), cartógrafos judíos de Mallorca (3), por el rey

(3) Por documentos de los años 1378 y 1381 se sabe que la familia vivía en el Call o barrio judío de la ciudad de Mallorca y contaba con un taller donde se dedicaban a iluminar libros y confeccionar cartas.

Pedro IV de Aragón (1319-1387) como regalo para el futuro Carlos V de Francia, este monumental trabajo sintetiza el conocimiento geográfico, astronómico y cultural de su época (Kogman-Appel, 2020) (4).

En las siguientes líneas exploraremos en detalle los antecedentes históricos que llevaron a la creación del *Atlas Catalán*, la tradición de las cartas portulanas en la que se inscribe, las características específicas de esta obra, su relación con la cartográfica naval española y las conclusiones que podemos extraer de su análisis.

Sobre mapas y cartas

El estudio de los mapas antiguos proporciona datos sobre la circulación de un objeto en el espacio geográfico por el cual se desplazó. El *Atlas Catalán*, atravesado por líneas que indican las direcciones de los rumbos y la rosa de los vientos, evoca antiguas rutas comerciales. Estas líneas simbolizan las singladuras hacia puertos e islas que marcaban los viajes de los navegantes.

Un mapa no sólo sirve para mostrar una porción del globo, sino también para definir sus particularidades mediante una lectura específica. Por ejemplo, puede mostrar la distribución

de pueblos, alianzas o rivalidades, así como las relaciones comerciales. La forma en que se reproduce esta distribución indica los vínculos entre los diferentes elementos y sus relaciones económicas o políticas.

La correspondencia del mapa con el espacio representado se rige por convenciones que no siguen las leyes de una figuración mimética del espacio. Éstas, más o menos formalizadas según la época, buscan ofrecer una reproducción exacta pero abstracta de los fenómenos dentro de un espacio dado, no del espacio en sí mismo (Chabert, 2021).



Caravana por la Ruta de la Seda en Asia en el *Atlas Catalán*. (Fuente: gallica.bnf.fr/)

(4) La obra está depositada en la Biblioteca Nacional de Francia y se puede encontrar en [https://www.bnf.fr/fr/mediatheque/atlas-catalan-1375_\(consulta 11 de julio de 2024\)](https://www.bnf.fr/fr/mediatheque/atlas-catalan-1375_(consulta%2011%20de%20julio%20de%202024)).

Los arqueólogos han encontrado mapas antiguos de las civilizaciones babilónica y egipcia. En la antigua Grecia, astrónomos y matemáticos como Tales de Mileto, Aristóteles, Eratóstenes e Hiparco desarrollaron métodos para medir la forma y las dimensiones de la Tierra, con notable precisión para su tiempo. Ptolomeo, en el siglo II d. C., es considerado el padre de la cartografía científica por su trabajo *Geografía*, en el que propuso un sistema de proyección con coordenadas de latitud y longitud.

Los árabes, inspirados por el conocimiento griego, elaboraron mapas detallados del Mediterráneo, de la península de Arabia, de África oriental y de India. En la Edad Media europea, éstos fueron prácticas herramientas locales y representaciones decorativas del mundo conocido, como el mapamundi. Es en esta época cuando Abraham Cresques crea su *Atlas Catalán*, destacándose como una obra maestra de la cartografía.

Uno de los geógrafos árabes más destacados fue Al-Idrisi, quien en 1154 realizó para Roger II de Sicilia la *Tabula Rogeriana* (*Kitab Ruyar*), una detallada descripción del mundo (5). En Occidente, la producción cartográfica floreció especialmente bajo la influencia de los clérigos. Se realizaron mapas regionales para usos prácticos, como la fiscalidad, el catastro y las distancias entre pueblos, así como el famoso mapamundi, que representaba el mundo en tres partes, con Jerusalén en el centro.



Tabula Rogeriana de Al-Idrisi, por Miller. (Fuente: www.wikimedia.org)

(5) El planisferio de Al-Idrisi se perdió, aunque en 1926 el investigador alemán Konrad Miller pudo reconstruirlo a partir de la copia existente en la Bodleian Library de Oxford. Tuvo una gran resonancia en el mundo islámico occidental, mientras que en el oriental apenas fue conocido.

Estas cartas, ricamente decoradas, eran objetos valiosos destinados a captar la imaginación en una época profundamente religiosa, además de contener información geográfica detallada. Para comprender la importancia de esta obra debemos observar los «mapamundis de T en O», los cuales solían representar el mundo a través de una visión cristiana que reflejaba la perfección de la creación divina y trazaba la historia de la salvación humana en el espacio y en el tiempo, con Jerusalén como eje del mundo (6) (Falchetta, 1994).

Esta cosmovisión religiosa está ausente en el *Atlas Catalán*. Cresques no sólo elimina la imagen de Dios y la mayoría de las escenas bíblicas que aparecían en las cartas cosmológicas anteriores, sino que,

rompiendo aún más con las convenciones medievales, modela su *Atlas* a partir de cartas portulanas rectangulares, mapas náuticos utilizados por los marineros para la navegación costera y la exploración marítima. También destaca por su realismo geográfico, su precisión y la abundancia de datos. Cresques representó regiones del mundo conocidas y documentadas por viajeros en torno al Mediterráneo, pero también otras tierras perdidas en la historiografía de la Edad Media. Al igual que en las cartas portulanas, una compleja red de líneas —llamadas líneas rosas de los vientos o líneas de rumbo— atraviesa su carta, y las líneas costeras están densamente pobladas de ciudades.

Para delimitar las masas continentales y completar los detalles de territorios más distantes que aún no habían sido cartografiados ni explorados extensamente por los viajeros europeos, Cresques se basó en otras fuentes hebreas y árabes. Al vivir en la ciudad de Mallorca, un crisol de civilizaciones y una sociedad



Mapa en T de la Edad Media.
(Fuente: www.wikimedia.org)

(6) La T es la cruz y la O es el orbe, el mundo conocido —Oikumene—, que a su vez está rodeado por agua, el mar océano. La T divide el círculo en tres continentes: Europa, Asia y África.

multilingüe y multirreligiosa habitada por cristianos, musulmanes y judíos, pudo tener acceso a referencias adicionales (Hiatt, 2021).

Contexto histórico y cultural

La creación del *Atlas Catalán* en 1375 se enmarca en un contexto histórico y cultural específico, que incluye el desarrollo de la cartografía medieval y la evolución desde los mapas esquemáticos altomedievales hacia representaciones más precisas y útiles para la navegación.

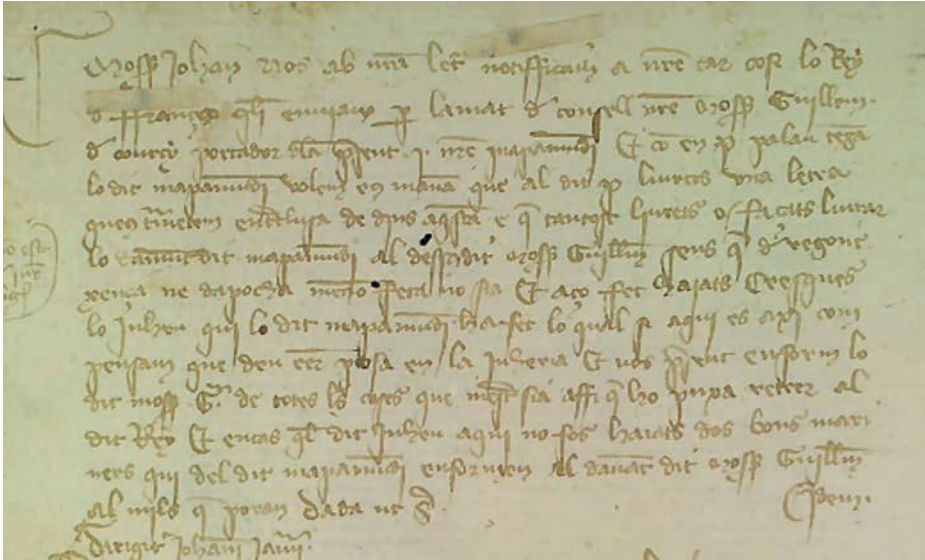
El renacimiento del comercio marítimo en el Mediterráneo a partir del siglo XI, las cruzadas —que intensificaron los contactos entre Europa y Oriente— y los viajes de exploración —como los de Marco Polo y Jaime Ferrer— ampliaron el conocimiento geográfico europeo. Además, el redescubrimiento de obras clásicas como la *Geografía* de Ptolomeo marcó el contexto que condujo al desarrollo de la escuela cartográfica mallorquina.

Mallorca fue un centro de producción de cartas portulanas desde principios del siglo XIV. Cartógrafos como Angelino Dulcert, Guillem Soler, Mecià de Viladestes y Gabriel de Vallseca firmaron magníficas cartas desde la isla, que fueron posteriormente encontradas en bibliotecas europeas. El Archivo Datini contiene muchos documentos relacionados con éstos y otros cartógrafos judíos o conversos, como Cresques Abraham, su hijo Jafuda Cresques y el genovés Francesco Beccari (Michienzi y Vagnon, 2019).

Las innovaciones técnicas del siglo XIV, como la brújula, y las mejoras en la construcción naval fueron fundamentales para el desarrollo de la cartografía náutica. El *Atlas Catalán* de 1375 representa el florecimiento cultural y científico de la Corona de Aragón y la posición única de Mallorca como centro de culturas y saberes (Rey Pastor y García Camarero, 1960). Encargado por Pedro IV de Aragón, refleja la expansión aragonesa en el Mediterráneo y el interés por fortalecer las relaciones con Francia. En el siglo XIV se produjo un creciente interés europeo en Asia, impulsado por relatos de viajeros, las misiones y la exploración de nuevas rutas comerciales en busca de las riquezas de la India.

El infante Juan —duque de Girona y lugarteniente general de su padre, el rey Pedro III el Ceremonioso— comunica a Carlos VI, rey de Francia, que, sabiendo que éste desea tener un mapamundi de los que se hacen en tierras de la Corona de Aragón, le envía uno de los suyos mediante el caballero Guillermo de Courcy. A continuación, ordena a Pere Palau que localice a Cresques, autor del mapamundi, y le haga explicar al mencionado caballero todo lo que convenga saber sobre él, de manera que se lo pueda transmitir al rey de Francia:

«Mossèn Johan. Nosotros, con nuestra carta, notificamos a nuestro querido primo el rey de Francia que enviamos, por medio del amado de nuestro consejo, mossèn Guillermo de Courcy, portador de la presente, nuestro mapamundi. Y



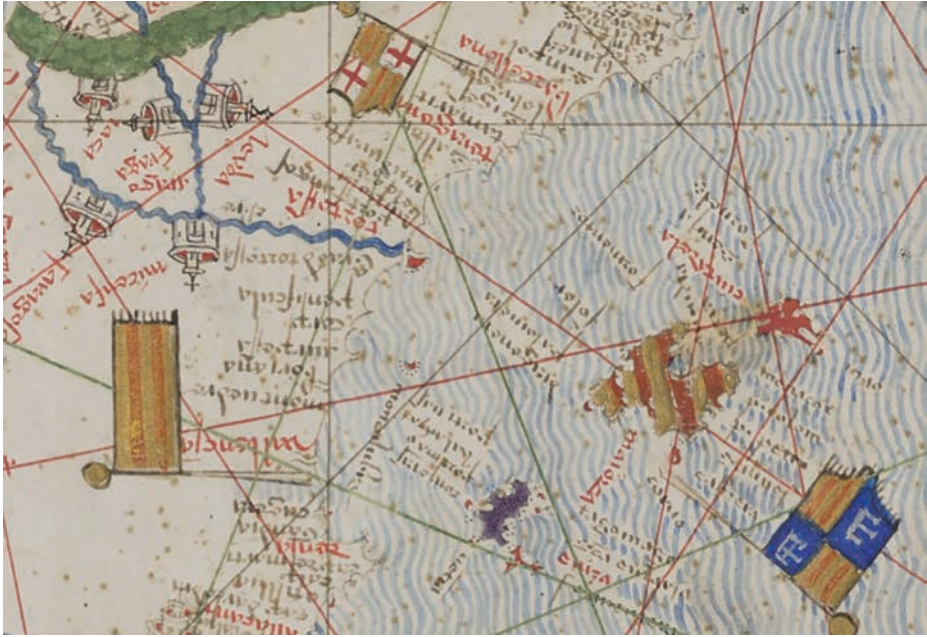
Detalle de la carta del infante Juan. (Fuente: ACA)

dado que en Pere Palau tiene dicho mapamundi, queremos y os mandamos que al mencionado Pere le entreguéis una carta que os enviamos adjunta en esta, y que inmediatamente entreguéis o hagáis entregar el mencionado mapamundi al ya citado mossèn Guillermo, sin que de reconocimiento ni de recibo se haga mención. Y hecho esto, tengáis a Cresques, el judío que ha hecho el mencionado mapamundi, quien, si está aquí, como pensamos que debe estar, en la judería, y vos presente, informad al mencionado Guillermo de todas las cosas que sean necesarias, para que pueda entregarlo al dicho rey» (Archivo de la Corona de Aragón, ACA, reg. 1665, f. 26rv).

Los intereses marítimos de los reyes de Aragón y de los condes de Barcelona en el Mediterráneo son también visibles en la obra de Cresques; surgieron de la situación geopolítica de sus territorios y del floreciente comercio de Barcelona. En esta época, el objetivo era dominar lo que se conocería como el «Mar de Aragón», es decir, el Mediterráneo occidental.

Vemos cómo Cresques destaca el control sobre estos territorios en el *Atlas Catalán* con la señera (7) — como en Mallorca, su lugar de nacimiento —, reflejando su importancia política. Las grandes islas del Mediterráneo bajo soberanía

(7) La señera representa la bandera histórica de los monarcas de la antigua Corona de Aragón, compuesta por nueve franjas horizontales, cuatro de color rojo y cinco de color amarillo.



Detalle de Barcelona, Valencia y Palma en el *Atlas Catalán*. (Fuente: gallica.bnf.fr/)

aragonesa se decoran también con motivos dorados, verdes, azules y rojos. Y en la esquina inferior izquierda aparecen las islas Canarias y la expedición de Jaime Ferrer (8).

La reconquista aragonesa conllevó dos fases navales sucesivas: alcanzar la costa y avanzar por el litoral levantino. La conquista de Mallorca entre 1229 y 1230, lograda tras un siglo de desarrollo de la marina catalana, fue clave en este proceso y coincidió con la expansión de intereses comerciales en el Magreb mediterráneo, donde se unieron marineros catalanes, mallorquines y valencianos.

El poder naval de la Corona de Aragón alcanzó su apogeo con la anexión de Sicilia en 1282 —que se muestra en el *Atlas* claramente en el centro del Mediterráneo—, el posterior desarrollo del comercio y las expediciones al Levante mediterráneo que llevarían a la conquista de Cerdeña en 1323 y a los enfrentamientos con Génova en las décadas siguientes.

El ambicioso alcance geográfico del *Atlas Catalán*, que se extiende desde el Atlántico hasta la China y desde el norte de Europa hasta África, muestra un mundo medieval profundamente interconectado. Al analizar sus imágenes,

(8) Realmente sería la superior, ya que todos los mapas tienen el sur en esta parte; otro detalle más que nos recuerda al atlas de Al-Idrisi.



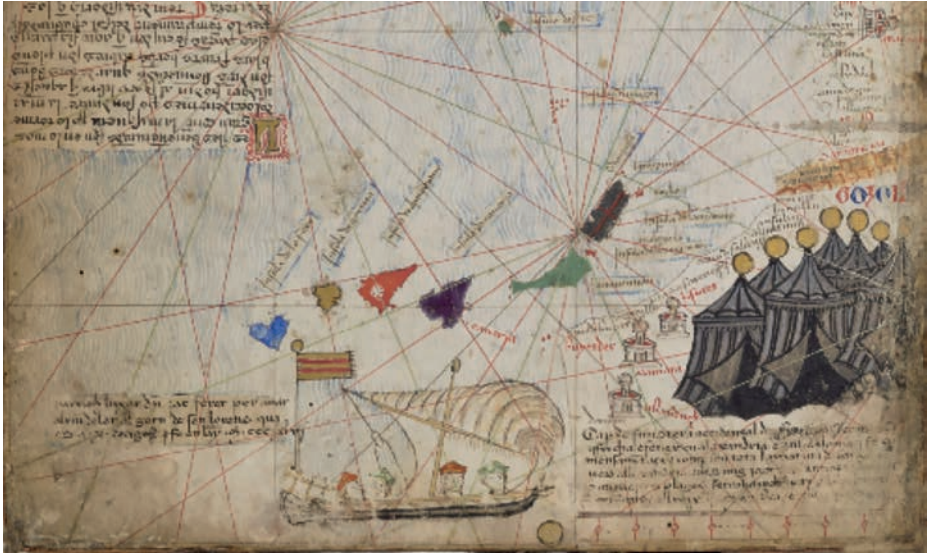
Posesiones aragonesas en el *Atlas Catalán*. (Fuente: gallica.bnf.fr/)

podemos comprender cómo un judío del siglo XIV percibía las realidades políticas y étnicas de su tiempo (Hamy, 1891). Vemos también la expedición de Jaume Ferrer al río del Oro (9), que partió del puerto de Mallorca el 10 de agosto de 1346 con la intención de encontrar una ruta marítima hasta la desembocadura del Oro, conocido hoy como río Senegal. Durante el viaje, hizo escala en las islas Canarias, donde documentó la existencia de tribus autóctonas.

Esta información permitió a Cresques cartografiar las costas occidentales del continente africano en su *Atlas*. En este caso, el nivel de detalle y el uso significativo del color que aplica a las Canarias es notable. Cada isla está representada con un color diferente, destacando Tenerife en rojo y con una mancha blanca, que posiblemente represente el Teide nevado (Rodríguez Wittmann, 2015).

El mecenazgo real también se manifiesta en el énfasis que Cresques dedicó a las esferas de influencia política y comercial de la Corona de Aragón. Desde mediados del siglo XIII, los aragoneses implementaron una política de expansión

(9) La expedición de Jaume Ferrer es un ejemplo temprano de los esfuerzos europeos por explorar y comerciar con regiones más allá de Europa, precursora de las exploraciones portuguesas e ibéricas que seguirían en los siglos posteriores.



Expedición de Jaume Ferrer al río del Oro y a las Canarias. (Fuente: gallica.bnf.fr/)

marítima, llegando a controlar extensas áreas del Mediterráneo central y occidental ya en el XIV.

La cartografía medieval

En la navegación antigua, cuando las travesías se realizaban de día y cerca de la costa, los periplos, precursores de los derroteros actuales, proveían de información crucial a los marineros, similar en importancia a las cartas náuticas posteriores para la navegación por estima (Cerezo Martínez, 1994). Transmitidos oralmente y por escrito, los periplos detallaban las características de las costas, puertos, refugios, puntos de aprovisionamiento, así como los vientos predominantes y las distancias entre puertos y puntos clave del litoral. Aunque no han llegado hasta nuestros días mapas de esa época, Estrabón menciona que Anaximandro de Mileto creó la primera representación cartográfica de la Tierra plana.

El uso temprano de la aguja magnética en el siglo XII amplió significativamente el contenido de los periplos. Éstos no sólo proporcionaron información detallada sobre toponimia y guía itineraria, sino que también incluyeron los vientos dominantes, las descripciones de la costa con sus peligros, los lugares de aprovisionamiento y las distancias entre puertos en millas romanas, así como los rumbos necesarios para navegar entre ellos.

Con el tiempo, los periplos evolucionaron hacia los libros portulanos, mejorando en pergaminos el trazado de perfiles y la fijación de distancias entre lugares. Las cartas náuticas, derivadas de los portulanos y de la aguja de marear, comenzaron a utilizarse en el Mediterráneo desde el siglo XIII, generando representaciones gráficas precisas de la geografía costera y permitiendo a los navegantes determinar su posición en el mar, como vemos en este ejemplo temprano de Dulcert (10).



Carta portulana de Dulcert. (Fuente: Istituto Geografico Militare)

La cartografía mallorquina presenta una gradación estilística funcional, basada en la finalidad de cada carta más que en su cronología. Cartas náuticas como la de Soler (1385) son contemporáneas de las de Dulcert y Cresques, pero estas últimas también incluyen información geográfica útil para el comercio. Entre las más representativas están las de Dulcert, Cresques, Tiladestes, Valseca y Rosell, siendo la de Cresques notable por su perfección y por incluir un calendario astronómico con un nomograma móvil, el primer ejemplo conocido de tales métodos.

(10) Probablemente de origen genovés, y sin duda vinculado a la tradición cartográfica genovesa, se ha documentado su presencia en Mallorca, específicamente en la zona donde vivían mercaderes genoveses naturalizados como mallorquines.

Los estilos de Dulcert y Cresques son muestra de artesanías de una misma escuela, la mallorquina. Entre otros rasgos distintivos, hallamos la cordillera del Atlas en forma de pata de gallo, similar a la de Dulcert, y la representación del mar Rojo con una estrecha calle al sur de la península del Sinaí. El Éufrates y el Tigris cruzan toda el Asia Menor; el Báltico aparece como un saco, y el Danubio se muestra a lo largo de todo su cauce y con islas fluviales que, además de servir para la navegación, incluían información de los distintos reinos.



Detalle de la cordillera del Atlas y el mar Rojo en el *Atlas Catalán*. (Fuente: gallica.bnf.fr/)

Cresques, heredero de la tradición cartográfica de Dulcert, sería el responsable de continuar esta corriente de cartas portulanas profusamente decoradas y, en su caso, brillantemente ilustradas. Esta doble finalidad, náutica y comercial, perduró hasta el siglo XV, con valiosas obras que tuvieron su origen en el *Atlas Catalán*. No sólo representan la geografía física, sino que incluyen abundante información sobre pueblos, costumbres, rutas comerciales y leyendas de diferentes partes del mundo conocido.

La nueva cartografía náutica suntuosa introducida por Dulcert y Cresques, la decoración de brújulas y la experiencia en la iluminación de biblias le ofrecieron un mercado lucrativo entre las casas reinantes y los ricos mercaderes. Su éxito le llevó a establecer un taller familiar en el que se formaron parientes y aprendices, y diversos documentos demuestran que Cresques fue *mestre de mapamundis i de brúixoles* y que sus conocimientos y habilidades se transmitían en un atelier familiar de pintores-iluminadores (Kogman-Appel, 2020).

Las cartas portulanas (11)

También conocidas como cartas de navegación o arrumbadas, constituyen uno de los desarrollos más significativos en la historia de la cartografía y la navegación. Su origen exacto es muy discutido, con teorías que van desde una evolución gradual a una innovación radical influenciada por la introducción de la brújula y la influencia de la cartografía islámica, siendo la *Carta Pisana* (c. 1290) el ejemplar más antiguo conservado (12).



Carta Pisana. (Fuente: Biblioteca Nacional de París)

El *Atlas Catalán* de 1375 se inscribe en esta tradición, llevándola a su máxima expresión. Para comprender su importancia es crucial entender la naturaleza y evolución de las cartas portulanas. Éstas facilitaron la navegación entre puertos e influyeron significativamente en el avance cultural y técnico del comercio marítimo. El perfil de las costas mediterráneas, ya conocido por los griegos, probablemente sirvió como base para las primeras representaciones gráficas. Los periplos evolucionaron a libros portulanos, mejorando la precisión

(11) Un portulano es un libro de instrucciones náuticas con descripciones de puertos y costas. Una carta portulana es una representación gráfica de esa información en forma de mapa.

(12) La primera referencia histórica sobre el uso de una carta de marear en el Mediterráneo data de 1270, con ocasión del viaje por mar del rey Luis XI de Francia, San Luis, a Túnez al frente de su cruzada.

en la representación de las costas y distancias, lo que llevó al desarrollo de las primeras cartas náuticas (Cerezo Martínez, 1994).

Originadas en España e Italia, estas cartas se reconocen por características distintivas: una red de rumbos que forman una especie de malla o tela de araña, con rosas de los vientos que cruzan en todas direcciones; una abundante toponimia costera rotulada perpendicularmente a la línea de costa, destacando los puertos en color rojo o negro según su importancia, y una escasa toponimia interior, limitada a accidentes geográficos y ciudades importantes (Sáenz-López Pérez, 2006).

Según Rey Pastor (1960), se considera cartografía mallorquina al conjunto de cartas náuticas firmadas en Mallorca o en otros lugares por cartógrafos mallorquines, siempre que ambas condiciones figuren explícitamente escritas sobre la carta, estén sobradamente documentadas o las leyendas aparezcan en catalán. La escuela mallorquina, a la que pertenece el *Atlas Catalán*, se destacó por su precisión geográfica, elaborada decoración y por la inclusión de información detallada sobre el interior de los continentes, además de por una escala gráfica, denominada tronco de leguas, para medir distancias y una ornamentación simbólica en los continentes mediante banderas, personajes, animales e iglesias que complementaba la información. A partir del siglo xv, los cartógrafos enriquecieron estas cartas, convirtiéndolas en obras de arte muy valoradas por las élites interesadas en la cartografía, la astronomía y la navegación.

Este nuevo instrumento náutico proporcionó a los navegantes una representación gráfica y precisa del área por la que se desplazaban, permitiéndoles también determinar su ubicación en cualquier momento del viaje. La carta portulana

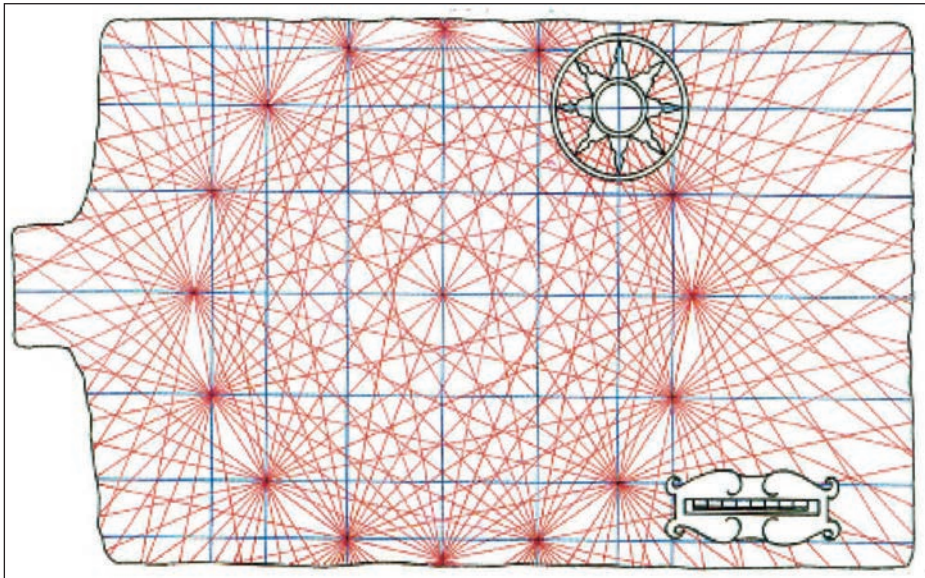


Detalles de troncos de leguas en el *Atlas Catalán*. (Fuente: gallica.bnf.fr/)

daba al piloto información precisa para la navegación según el rumbo de la aguja y las distancias estimadas a ojo. Así éste determinaba el rumbo entre el punto de partida y el destino usando las rosas de los vientos y calculaba la posición de la nave basándose en la distancia estimada. Era el llamado «punto de fantasía», denominación que por sí misma explica la relativa confianza que ofrecía la navegación por estima (Cerezo Martínez, 1994).

Aunque la carta ofrecía una visión clara de la geografía costera y de la posición relativa de la nave, carecía de detalles sobre los peligros costeros y los veriles de sonda. Estas deficiencias se compensaban con la información adicional de los libros portulanos, herederos de los periplos. No sólo proporcionaban una imagen del litoral y de la costa, sino también datos inestimables del interior relativos a la hidrografía, el relieve, la fauna y la flora, así como a personalidades, soberanías políticas y rutas comerciales (Vanz, 2016).

Las cartas portulanas presentan muchas líneas radiales que complican la comprensión de su base geométrica y carecen de un sistema de coordenadas geográficas claramente definido. No obstante, todas se orientan al norte, representado por el rumbo que atraviesa la carta verticalmente desde el centro, conocido como «ombligo», donde se encuentra el círculo directriz; algunas podían tener una o más circunferencias directrices. Se necesitaron años de experimentación hasta la elaboración de cartas de mayor amplitud, con otras parciales para áreas marítimas más pequeñas. El *Atlas Catalán* destaca por incluir 14 circunferencias y 16 sectores orientados (Rosselló i Verger, 2009).



Entramado de rectas de vientos y rumbos. (Fuente: Cerezo Martínez)

La creación de una carta portulana era un proceso complejo que requería habilidades tanto científicas como artísticas e incluía la recopilación de datos precisos, el trazado meticuloso de rutas, el dibujo detallado de las costas, la rotulación exacta de nombres y la decoración ornamental. La precisión y el detalle de estos mapas los convirtieron en instrumentos valiosos para los navegantes de la época.

Descripción de la obra

Winter (1954) destaca la importancia del *Atlas Catalán* de Cresques subrayando su influencia en la cartografía medieval y su detallada representación geográfica, basada en las narrativas de Marco Polo, entre otros. Aunque menos numerosos que los mapas y cartas italianas, los mapas catalanes han sido cada vez más reconocidos por su nivel de detalle y precisión geográfica, que les convierten en obras de una enorme importancia en la cartografía histórica.

El *Atlas Catalán* es una obra excepcional de la escuela mallorquina, compuesto por seis hojas de pergamino ricamente iluminadas, cada una de aproximadamente 65 x 50 cm. Las dos primeras contienen textos en catalán sobre cosmografía y astronomía e incluyen un calendario perpetuo y tablas astronómicas. Los cuatro restantes conforman un extenso mapa que abarca desde el Atlántico hasta China, destacándose por su detalle y precisión geográfica.



Calendario astronómico en el *Atlas Catalán*. (Fuente: gallica.bnf.fr/)

El diagrama circular de la izquierda de la primera hoja representa los días del mes, indicando las jornadas de buena y mala suerte. La hoja dos es una detallada rueda calendárica, en cuyos círculos se incluyen los planetas y los signos del zodíaco en un anillo dorado junto con las fases de la Luna.

En todos los mapas figura el sur en la parte superior. El más occidental, que corresponde a España, tiene una escala graduada en la parte superior (en el norte de África). Cada hoja tiene un ombligo de unos 50 cm de diámetro, con 16 centros secundarios centrados en el pliegue. Los vientos principales están en negro, los medios en verde y los cuartos en rojo. El norte se indica al final de la rama correspondiente con una estrella dorada, y el este con un motivo floral en rojo.

La primera tabla representa a Asia oriental, desde el océano hasta la India, donde figuran el Juicio Final, el príncipe de Gog y Magog, los montes Caspios custodiados por Alejandro Magno y China. La segunda abarca desde la India hasta el mar Caspio, el golfo Pérsico, Arabia y La Meca. La tercera cubre el Oriente Próximo y el Mediterráneo oriental, desde el mar Negro, Palestina y el mar Rojo hasta Córcega y Cerdeña. En la cuarta aparecen el Mediterráneo occidental y la costa atlántica, incluyendo Escandinavia, las montañas de Bohemia, Córcega y Cerdeña.

El *Atlas* es una joya de la cartografía medieval que destaca por su amplia cobertura geográfica y la minuciosidad de sus representaciones. Europa, con sus costas mediterráneas pormenorizadas, incluye ciudades, ríos y montañas. África presenta la costa norte y occidental hasta el río del Oro, con detalles del Sáhara y el Imperio de Mali. Asia abarca desde Asia Menor hasta China, mostrando el mar Negro y la Ruta de la Seda, muy vinculados a Marco Polo.

Cresques fue el primer cartógrafo en representar el viaje de Marco Polo. En 1375 elaboró un mapa del mundo que incluía China oriental utilizando datos proporcionados por el viajante e introduciendo muchos de los nombres mencionados en sus narraciones. La escasa información geográfica se compensa con una rica ornamentación, que llena la sensación de vacío y despierta la curiosidad sobre las fabulosas y vastas tierras de Oriente.



Alejandro Magno luchando contra el demonio.
(Fuente: *gallica.bnf.fr*)



Mansa Musa, rey de Mali entre 1312 y 1337. (Fuente: *gallica.bnf.fr*)

Los nombres de países y regiones se representan alternando el rojo y azul, dándole una mayor visibilidad; los mares y lagos con ondulaciones azules; las líneas de costa en negro; las ciudades europeas con campanarios y tejados puntiagudos, mientras que las musulmanas u orientales tienen torres abovedadas o bulbosas; las montañas figuran como cadenas de escamas en marrón; las islas pequeñas son de color rojo, verde o azul oscuro, y los ríos forman líneas onduladas del mismo azul que los mares, extendidas tierra adentro y ramificadas.

La imagen bíblica se hace notar en la representación de los tres Reyes Magos, aunque con un predominio del cristianismo frente al islam — con cruces y cúpulas de cebolla respectivamente — en los numerosos monumentos religiosos: el Santo Sepulcro de Jerusalén, el Monasterio de Santa Catalina en el monte Sinaí, La Meca, etcétera. La Torre de Babel aparece al sur de Bagdad, entre el Tigris y el Éufrates. Los barcos recuerdan a los juncos chinos de las memorias de los viajes de Marco Polo.

En la parte inferior izquierda aparece la reina de Saba sosteniendo un disco de oro que simboliza su riqueza; encima de ella, el rey de Tauris, y sobre éste Janí-Beg, soberano de la Horda de Oro, que falleció en 1357. Las ciudades santas musulmanas de La Meca y Medina las dibuja más cerca de la costa de lo que realmente están.



Detalle del mar Negro, Crimea y mar de Azov. (Fuente: gallica.bnf.fr/)



Detalle del golfo Pérsico y la isla de Ormuz. (Fuente: gallica.bnf.fr/)

En la parte inferior derecha, sitúa a los pescadores de perlas que, según el texto del mapa, proveen de estos magníficos objetos a la ciudad de Bagdad. Los barcos tienen las velas hechas de bambú y hojas de palmera, y su diseño nos vuelve a recordar a los juncos chinos de los viajes de Marco Polo.



Detalle de China y las islas. (Fuente: *gallica.bnf.fr*)

El río Indo marca el límite de Catay según la tradición y se origina en un valle de montañas de gran tamaño, posiblemente una referencia al Himalaya. En el océano Índico aparecen dos grandes islas: Iana, que probablemente alude a Java por sus productos y que coincide con la descripción de Marco Polo, y Trapobana, que puede referirse a Sumatra. Además, se menciona la riqueza de otras islas y su número total, que estima en 7.548, aunque difiere con las 7.459 anotadas por Marco Polo:

«En la isla de Iana hay muchos árboles: lignáloes, alcanfor y sándalo; especias sutiles, galanga, nuez moscada, árboles de canela, que es más preciosa que las de toda la India. El macis y las hojas... también se encuentran allí.»

En cuanto a Asia, se dice que fenicios y cartagineses habían cruzado el ecuador varias veces y tenían conocimiento de Taprobana, descubierta por el comerciante griego Jambole, anterior a Platón, según relata Diodoro. La antigua Taprobana es identificada por la mayoría, y con razones válidas, como Ceilán. Sin embargo, debido a su tamaño y a su ubicación bajo el ecuador, donde no

es visible nuestra estrella polar, siguiendo a los antiguos sería más apropiado considerarla como Sumatra (Bergeron, 1629). Vemos en cambio episodios históricos, como la figura de Alejandro Magno luchando contra un demonio o el Arca de Noé encajada entre los dos picos del monte Ararat, al suroeste del mar Caspio. El *Atlas* no sólo sirve como herramienta de navegación, sino que también es un documento cultural revelador de cómo se concebía el mundo en el siglo XIV.



Mar Caspio y Arca de Noé en Armenia. (Fuente: gallica.bnf.fr/)

A diferencia de los mapas europeos medievales, que típicamente reflejaban una cosmovisión centrada en el cristianismo, el *Atlas Catalán* rompe con estas convenciones al eliminar las representaciones religiosas y adoptar un formato rectangular similar al de las cartas portulanas utilizadas por los marineros.

Además, gracias a su conexión con la biblioteca de su mecenaz y a través de las redes entre las comunidades judías de Mallorca y el norte de África, Cresques probablemente tuvo acceso a recursos culturales del Magreb. No sólo dominaba el occitano, utilizado en Cataluña y Mallorca, sino que también tenía fluidez con el hebreo y posiblemente con el árabe. Esto le permitió consultar narrativas de viajes, como las de Marco Polo e Ibn Battuta, un explorador musulmán nacido en Marruecos que recorrió desde el Sáhara hasta China y desde Rusia a

la India (Riera Sans, 1975). Esta habilidad lingüística le proporcionó acceso directo a una rica diversidad de conocimientos geográficos y culturales que utilizó para definir las masas continentales y detallar territorios aún no explorados extensamente por los europeos, demostrando así su habilidad para integrar y sintetizar información proveniente de múltiples tradiciones intelectuales y geográficas (Vernet Ginés, 1953).

El *Atlas* destaca por el realismo geográfico y la profusión de datos que incorpora. A través de líneas loxodrómicas y una densa nomenclatura costera, Cresques no sólo cartografió el mundo conocido, sino que también contribuyó significativamente a la comprensión europea de regiones distantes, como el Reino de Gog y Magog (13). Esta representación detallada y precisa refleja tanto su meticulosa observación como su habilidad técnica en la cartografía, constituyendo su obra un hito temprano de la imagen visual del mundo medieval.

No se trata únicamente de un testimonio de su habilidad técnica y de sus conocimientos geográficos; es también un reflejo de un entorno multicultural y de las complejas dinámicas sociales y políticas de su tiempo. A través de su obra, nos mostró el mundo conocido de manera precisa y detallada y contribuyó

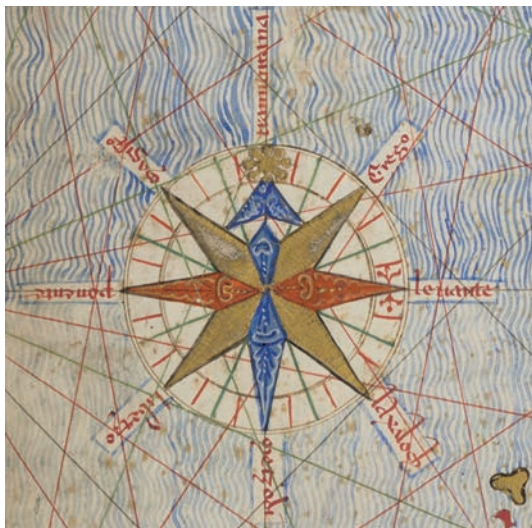


Detalle del Reino de Gog y Magog al norte del Himalaya. (Fuente: gallica.bnf.fr/)

(13) Durante la Edad Media, Gog y Magog se asociaban frecuentemente con las tribus nómadas de Asia central, como los hunos, los jázaros y los mongoles, que eran vistos como amenazas para Europa y el Medio Oriente.

a una visión más amplia y compleja de la geografía global en el contexto medieval europeo.

Además, introduce innovaciones técnicas como la rosa de los vientos (14), que marca las pautas de la futura cartografía náutica. Artísticamente, se distingue por sus elaboradas ilustraciones y decoraciones, que combinan precisión científica y estética visual. Su influencia histórica es innegable y constituyó un recurso crucial para navegantes y cartógrafos posteriores, lo que lo ha consolidado como un legado fundamental de la cartografía mundial.



Detalle de la rosa de los vientos.
(Fuente: gallica.bnf.fr/)

Conclusiones

El *Atlas Catalán* de Cresques destaca por ser una obra de importancia monumental en la cartografía medieval europea. Más allá de parecer un simple mapa, representa un compendio detallado de conocimientos geográficos y culturales del mundo conocido en el siglo XIV. Su riqueza y precisión reflejan el interés creciente de la Corona de Aragón por la navegación y el comercio marítimo, facilitando la expansión de sus territorios y el intercambio cultural en el Mediterráneo.

Esta obra no sólo documenta la geografía física, sino también las realidades políticas de su época, aportando la visión geopolítica de la Corona de Aragón y su posición en el escenario europeo. La inclusión de lugares remotos y exóticos muestra el alcance del conocimiento y la curiosidad del mundo medieval y proyecta una imagen global que trasciende las fronteras conocidas y exploradas hasta entonces. Destaca por su precisión cartográfica, muy avanzada para la época, que se enfoca especialmente en las costas europeas y africanas del Mediterráneo y el Atlántico. Además de su extensa cobertura geográfica, ofrece una rica síntesis cultural, incorporando información detallada sobre

(14) Incluye los nombres de los vientos principales: tramontana (norte), grego (nordeste), levante (este), laxaloch (siroco), merzodi (sur), labetzo (lebeche), ponent (oeste), magistro (mistral).

culturas, costumbres, rutas comerciales y leyendas de diversas partes del mundo medieval.

El contexto cosmopolita de la Mallorca medieval influyó profundamente la perspectiva de Cresques sobre el mundo representado en su *Atlas*. A lo largo del tiempo, la comunidad judía experimentó crecientes persecuciones y presiones de conversión forzada, lo cual pudo haber influido en la forma en que eligió plasmar y contextualizar las diversas regiones. Esta situación histórica añade una capa de significado a la obra de Cresques, demostrando cómo la cartografía no sólo documenta geografías físicas, sino también culturales y sociales.

Confeccionado por la escuela cartográfica mallorquina, combina precisión técnica con un arte exquisito que refleja detalladamente las rutas marítimas, los puertos y los peligros costeros del Mediterráneo y más allá. Su diseño incluye rosas de los vientos y líneas de rumbo que facilitaban la navegación con la ayuda de la aguja magnética. El *Atlas Catalán* fue una herramienta esencial para los marinos de su tiempo y el testimonio del dominio cartográfico y naval de la Corona de Aragón en una era crucial para la exploración y el comercio marítimo en Europa.

A lo largo de los siglos ha constituido una prueba inigualable de cómo se percibía y representaba el mundo en la Edad Media, y su legado perdura como un símbolo del poder y la influencia de la Corona de Aragón en el ámbito cartográfico y cultural. Además, ha servido como referencia para historiadores



Diversas representaciones del mundo conocido. (Fuente: gallica.bnf.fr/)

y geógrafos interesados en entender las dinámicas de la navegación medieval y la interconexión global que caracterizó a ese período histórico.

Los judíos desempeñaron un papel crucial en el desarrollo de la cultura naval española, contribuyendo significativamente a campos como la cartografía, la astrología y las técnicas de navegación. Sus habilidades en la elaboración de cartas náuticas ayudaron a los navegantes españoles a explorar y colonizar nuevos territorios, facilitando el intercambio cultural y comercial entre Europa y el resto del mundo conocido. Además, su dominio de la astrología náutica permitió el desarrollo de métodos para la determinación de la posición en alta mar, lo que mejoró la seguridad y la eficiencia de los viajes marítimos en una era de descubrimientos y expansión naval. Así, la contribución judía no sólo enriqueció la ciencia náutica española, sino que también influyó profundamente en la configuración del mundo globalizado que emergía en aquel tiempo.

En definitiva, el *Atlas Catalán* de Cresques es una obra maestra de la cartografía medieval y un testimonio perdurable del esfuerzo humano por explorar, comprender y representar el mundo en una época de descubrimientos y cambios significativos. Su influencia trasciende fronteras geográficas y temporales y destaca la importancia de la cartografía como una herramienta esencial para el conocimiento y la expansión de horizontes en el pasado y en el presente.



BIBLIOGRAFÍA

- BERGERON, P. (1629): *Tratado de la navegación y de los viajes de descubrimiento & de conquista modernos*. Museo de Historia de Tenerife. Cabildo de Tenerife.
- CEREZO MARTÍNEZ, R. (1994): *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- CHABERT, C. (2021): «Une brève histoire de la cartographie et de ses biais». *Constructif*, 60, pp. 10-16.
- FALCHETTA, P. (1994): «Manuscript N.º 10057 in the Biblioteca Marciana, Venice: A Possible Source for the *Catalan Atlas*?» *Imago Mundi*, 46, pp. 19-28.
- FERNÁNDEZ DURO, C. (1891): «Los cartógrafos mallorquines. Angelino Dulcet. Jafudá Cresques». *Boletín de la Real Academia de la Historia*, tomo 19, pp. 366-377. Recuperado de <https://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/159851/bmcm87m3>
- HAMY, E. T. (1891): «Cresques lo Juheu. Note sur un géographe juif catalan de la fin du XIVe siècle». *Bulletin de Géographie historique et descriptive*.
- HIATT, A. (2021): *Cartography between Christian Europe and the Arabic-Islamic World, 1100-1500*. Leiden (Países Bajos): Brill.
- KOGMAN-APPEL, K. (2020): *Catalan Maps and Jewish Books: The Intellectual Profile of Elisha ben Abraham Cresques (1325-1387)*. Turnhout, Bélgica: Brepols.
- MICHENZI, I. H., & VAGNON, E. (2019): «Commissioning and Use of Charts Made in Majorca c. 1400: New Evidence from a Tuscan Merchant's Archive». *Imago Mundi*, 71(1), pp. 22-33.
- REY PASTOR, J., & GARCÍA CAMARERO, E. (1960): *La cartografía mallorquina*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- RIERA SANS, J. (1975): «Cresques Abraham, judío de Mallorca, maestro de mapamundis y de brújulas», en *Atlas Catalán de Cresques Abraham* (pp. 14-22).
- RODRÍGUEZ WITTMANN, K. (2015): «Descubriendo el velo. El recuerdo medieval de las Afortunadas en los portulanos mediterráneos del XIV». *Revista de Historia Canaria*, 197, pp. 237-261.
- ROSSELLÓ I VERGER, V. M. (2009): «Marees i Atles Català [1375]». *Cuadernos de Geografía de la Universitat de València*, 86, pp. 165-181.
- SÁENZ-LÓPEZ PÉREZ, S. (2006): «Medieval Imagery and Knowledge of the World in Spanish Cartography». *Imago Mundi*, 58(2), pp. 238-239.
- VANZ, J. (2016): «Le Maghreb médiéval des cartes marines: De l'image mentale d'un espace aux enjeux politiques et commerciaux». *Hypothèses*, 19, pp. 53-67.
- VERNET GINÉS, J. (1953): «Los conocimientos náuticos de los habitantes del Occidente islámico». *REVISTA GENERAL DE MARINA*, n.º 144, pp. 667-679.
- WINTER, H. (1954): «Catalan Portolan Maps and Their Place in the Total View of Cartographic Development». *Imago Mundi*, 11, pp. 1-12.

LA CONQUISTA DE MALLORCA Y SICILIA

José M.^a BLANCO NÚÑEZ



Antecedentes



N el año 1113, el conde de Barcelona y Gerona, Ramón Berenguer III el Grande, se alía con la República de Pisa (1) que, harta de sufrir la piraería sarracena balear, trataba de conquistar las Baleares y había conseguido que el papa Pascual II otorgase a dicha empresa los honores de cruzada. Durante la expedición, un temporal llevó a los pisanos hasta la costa catalana, cuyos habitantes vieron con simpatía su propósito, por lo que pidieron al conde que se uniese a ellos. El 24 de junio del 1114, la flota combinada catalano-pisana zarpó de Barcelona, asaltó Mallorca y tomó su capital en el mes de febrero siguiente, pero, tras castigar duramente a los isleños, la abandonó.

En 1131 fallece Ramón Berenguer y el condado de Barcelona se incorpora a la Corona de Aragón (por el matrimonio de Ramón Berenguer IV con Petronila de Aragón, pasando el primero a tener la dignidad de príncipe de Aragón). Los sucesivos condes y príncipes conquistarán Almería (1147) y Tortosa (1148) e incluso el rey Pedro II de Aragón viajará a Roma con una escuadra de cinco galeras (embarca en Aguas Muertas (2) y desembarca en Ostia, 1204) y se prostrará a los pies del papa Inocencio III, que lo corona solemnemente.

(1) Una de las cuatro repúblicas marítimas de Italia, junto a Venecia, Génova y Amalfi.

(2) En occitano Aigas Mòrtas, distrito de Nimes, en la región de Occitania, Francia.

El comercio de Cataluña con los países ribereños mediterráneos iba *in crescendo*, por lo que en 1227 entró en vigor el «derecho de preferencia de bandera» para los fletes, es decir, se contribuía a la creación del poder marítimo.

Almorávides y almohades

Entre 1076 y 1116 estuvo establecida en Mallorca su primera Taifa, que fue la que sufrió el ya mencionado ataque catalano-pisano, siendo enseguida disuelta por los almorávides, que ocuparon la isla y establecieron la segunda Taifa de Mallorca (1147-1203), la cual será engullida por los almohades (1203-1229) (al igual que ocurrirá en 1715 con los «austriacos», Mallorca será el último reducto almorávide en al-Ándalus). A estos duros guerreros de origen bereber les tocará defender y perder la Medina (la actual Palma de Mallorca) y todo el territorio isleño ante el empuje de los aragoneses liderados por Jaime I el Conquistador.

En la península ibérica, tras la humillación de Alarcos (19 de julio de 1195), se producía otra santa cruzada, con los «tres reyes» al frente—el de Castilla, el de Aragón y el de Navarra, ya que el de León no quiso participar— y muchos europeos, que cuando empezaron a ver las orejas al lobo volvieron a traspasar los Pirineos hacia el norte, quedando solamente los valerosos obispos de Nantes y Burdeos y el arzobispo de Narbona, cuyos hombres formaron junto a las tropas reales y a los caballeros de las órdenes militares que, aguantando una nube de flechas que oscurecía el sol y cargando a la cabeza, consiguieron derrotar a Miramamolín en las Navas de Tolosa (16 de julio de 1212), cambiando así el curso de la Reconquista... casi 300 años antes de la toma de Granada.

Jaime I en el trono de Aragón

Jaime I de Aragón el Conquistador (*Montpellier, 02.02.1208, +Alcira, 27.07.1276). Rey de Aragón (1213-1276), de Valencia (1238-1276) y de Mallorca (1229-1276), conde de Barcelona (1213-1276), conde de Urgel, señor de Montpellier (1219-1276), conde del Rosellón, de Cerdeña y vizconde de Fenolleda (1241-1276). Hijo de Pedro II el Católico y de María de Montpellier, de ellos heredó la Corona de Aragón y la imperial de Bizancio.

A los seis años, huérfano de padre y madre, fue jurado rey en las Cortes de Lérida, y cuatro años después en el mismo lugar, cuando solamente tenía diez, fue declarado mayor de edad. Con trece lo casaron con Leonor de Castilla, tía de Fernando III el Santo, el que conquistará Sevilla en 1248. La ceremonia se celebró en Ágreda (Soria), tras la cual la pareja se trasladó a la Catedral de Tarragona, donde Jaime I fue ordenado caballero. El año de la conquista de Mallorca, en la que hizo brillar sus cualidades de caballero cristiano, consiguió anular su primer matrimonio alegando ante la Iglesia parentesco con su esposa, aunque

ella ya había parido a Alfonso, que no pudo heredarle porque fallecería antes que él. Por cierto, Jaime I fue el rey que más tiempo se sentó en el trono entre todos los de los reinos hispánicos y de la misma España hasta el día de hoy.

En 1235 volverá a casarse, esta vez con Violante de Hungría, con la que tuvo siete hijos: Violante se casará con Alfonso X el Sabio; Constanza con el famoso don Manuel, señor de Villena, hermano del mismo Alfonso X (destaca el deseo de unión entre las casas de Aragón y de Castilla, que llegará en el siglo xv); Pedro, que será III de Aragón; Jaime II, futuro rey de Mallorca; Fernando, que solamente vivió cinco años; dos hembras que profesaron de monjas —Sancha, fallecida en Jerusalén, y María; Isabel, que se casó con Felipe III, hijo de San Luis, rey de Francia—, y Sancho, que falleció cuando era arzobispo de Toledo estando prisionero en Granada.

Hay constancia de las atarazanas en las que se construyeron la mayoría de los barcos que participaron tanto en esta expedición a Mallorca como en la posterior a Valencia, ubicadas a poniente de las murallas de la Ciudad Condal. Conocemos una cédula de 1243 por la que se crean éstas en Barcelona para las galeras de la Corona de Aragón, precedente de las construidas por Pedro III, las Drassanes Reials (1280-1300), ampliadas varias veces hasta el siglo xviii y que todavía podemos contemplar.

El Mediterráneo, el teatro naval de Cataluña y Aragón, vivió la fulgurante expansión comercial del condado y enseguida la del reino que, a la vista del mapa territorial ibérico, incluyendo las conquistas finales de Castilla, indica que Aragón tuvo una preocupación mayor por dicha expansión que por la territorial, a lo que quizás contribuyó el reconocimiento de las diversas coronas (Aragón, Mallorca, Valencia, Sicilia y Cerdeña y el condado de Barcelona) debido al testamento de Jaime I.

La preparación del asalto anfibio a Mallorca

El prestigioso catedrático de la Complutense Juan Pérez de Tudela me aconsejó en cierta ocasión que, a la hora de seleccionar las fuentes escritas, debía uno fiarse de las que lo fueron en fecha más cercana al suceso estudiado. Para la conquista de Mallorca tenemos la suerte de contar con el *Llibre dels feyts* (3), escrito o dictado por el propio Jaime I, que trataremos de resumir.

En 1228 comenzó a planearse en Barcelona la segunda conquista de Mallorca bajo las órdenes de Raymundo de Plegamans. Pero hasta el año siguiente no pudo ejecutarse.

(3) DE RIQUER, Martín: *Reportaje de la Historia*. Tomo I. Editorial Planeta. Barcelona 1966, p. 213. Transcribe el *Llibre dels feyts* (*Libro de los hechos*), c. 1244, pp. 55-88, en el que el rey relata la conquista de Mallorca.



Teatro de operaciones en la conquista de Mallorca.
(Elaboración propia a partir de Google Earth)

La operación anfibia

El mando de las tropas embarcadas recayó en el conde del Rosellón (Nuño Sánchez, tío del rey), en Guillem y Ramón de Moncada, en Hugo de Ampurias y en un gran número de «ricos hombres» (nobles).

De piloto mayor embarcó Pedro Martell, vecino de Tarragona, el mejor marino de aquel tiempo en Cataluña (4).

Fuerzas

- Armada (5): un navío («Un buque de Narbona que tenía 3 cubiertas y se conceptuó por todos como una maravilla» (6); 25 naves completas y 12 galeras.

(4) DE CAPMANY Y DE MONTPALAU, Antonio: *Memorias históricas sobre la Marina, Comercio y Artes de la ciudad de Barcelona*. Tomo I. Imprenta de don Antonio de Sancha. Madrid, 1779, p. 127.

(5) Según la «Partida 2.^a, Título XXIV, Ley 3.^a, Almirantes» (*Las Siete Partidas*, de Alfonso X el Sabio): «Sea la Flota como hueste mayor y sea la Armada como cabalgada». De ahí derivo a la Armada como agrupación de combate y a la Flota como convoy, reunión de transportes y mercantes.

(6) DE LA GUARDIA, Ricardo: «Datos para un cronicón de la Marina Militar de España». *El Correo Gallego*. Segunda edición. Ferrol, 1924, p. 39.

- Flota: 18 taridas, que eran embarcaciones especialmente preparadas para el transporte de caballos y máquinas de guerra; en esta ocasión, embarcaron 1.700 caballos y los ingenios de guerra que más adelante reseñaremos; 100 barcos de transporte entre bucios y galeotas. Total, 150 embarcaciones grandes y decenas de menores.
- Fuerza de desembarco: el rey declara haber fletado mil hombres (suponemos que en las galeras) «... con Nos, de lo contrario ninguno hubiese embarcado...». El carisma y el liderazgo de un monarca de 21 años rezuma por todos los poros del escrito; además, era guapo: «El rey de Aragón, don Jaime fue el hombre más bello del mundo; levantaba un palmo sobre los demás y era muy bien formado y cumplido... y fue muy animoso y aprovechado en armas, y fue valiente y dadivoso, y agradable a todo el mundo y muy compasivo y todo su corazón y su voluntad estaba en guerrear con los sarracenos» (7). El total de la fuerza lo componían 17.000 infantes y 1.700 jinetes. La concentración y el embarque se efectuaron en las playas de Salou, Tarragona y Cambrils, zarpando de Salou el 6 de septiembre de 1229, el miércoles por la mañana. El rey salió el último, embarcado en la galera de Montpellier. Al verlos partir, inmediatamente lo hicieron los de Cambrils y Tarragona.



Estatua ecuestre de Jaime I en el Parterre de Valencia (Agapito Vallmitjana, 1891).
(Fuente: www.wikipedia.org)

(7) LAFUENTE, Modesto: *Historia General de España*. Tomo IV. Montaner y Simón Editores. Barcelona, 1888, p. 74, nota al pie n.º 1, cita de BERNAT DESCLOT, *Crónica XII* (c. 1287).

Dispositivo de marcha

La flota iba formada tras el guía (suponemos que en «línea de barullo», pero no muy grande, pues no se registraron colisiones durante la operación), que era la nave de Nicolau Bovet (con fanal de linterna), donde estaba embarcado Guillem de Moncada; a retaguardia, el barco de Carrós (también con fanal de linterna). La armada de galeras se dispuso a barlovento de la anterior para protegerla de cualquier enemigo.

Acaecimientos durante el traslado a la zona objetivo anfibia (ZOA)

Cuando la fuerza se hallaba a 20' de la costa, saltó un lebeche (viento del suroeste) fresquito que hizo temer lo peor a los cómitres; los de la galera real y algunos que se acercaron a la voz aconsejaron regresar a puerto, a lo que el rey respondió: «Y Nos vamos en este viaje con fe en Dios y para razón de aquellos que no creen en Él; y vamos contra ellos por dos motivos; o para convertirlos o para destruirlos y para volver aquel reino a la fe de nuestro Señor; y puesto que vamos en Su nombre tenemos confianza en que Él nos guiará», continuando a rumbo; aquí ofrecemos una muestra de la siempre problemática «identificación en la mar»: «... cerca de la hora del primer sueño, alcanzamos la galera de Guillem de Moncada que llevaba la guía. Y salimos al lugar de la linterna y los saludamos preguntando qué nave era; y ellos (más gallegos que catalanes) nos preguntaron cuál era nuestra galera... respondieron que era la del rey, y ellos dijeron fuésemos mil veces bienvenidos... y nos fuimos». Durante la primera noche navegaron con viento fresco y orzando todo lo que pudieron, y al ocaso del segundo día avistaron Mallorca, Palomera, Sóller y Aumelluig. Tras un período de calma, volvió el temporal con viento garbín (el mismo lebeche) y decidieron «calar» (arriar y cargar las velas); cuando cesó, intentaron arrumbar a Pollensa, pero un nuevo viento los hizo calar otra vez y el rey hizo una larga y sentida oración pidiendo que se salvase toda su gente «... para humillar y destruir a los que no creen en Vos».

La ZOA se había fijado en la bahía de Santa Ponsa, pero como el viento no daba para ello, el monarca escuchó el consejo del cómitre de su galera, Berenguer Gairán, que informó sobre sus precedentes estancias en la isla Dragonera, donde dijo que había agua suficiente para tropa y ganado y que cerca estaban el islote Pantaleu y la ensenada de Palomera, ordenando el rey poner rumbo al freu de Dragonera y, finalmente, tras varios reconocimientos se escogió Santa Ponsa como playa de desembarco.

Este cambio acercaba la playa al objetivo final, la Medina de Mallorca, pero así como el camino Alcudia-Inca-Palma es prácticamente llano, el terreno que había que atravesar para llegar desde Santa Ponsa hasta sus murallas era mucho más difícil, y la «sierra» que el rey llamó de Porto Pi complicaría mucho las operaciones en tierra hasta la toma de la ciudad el 31 de diciembre de 1229.



Mosaico del desembarco en el islote Pantaleu. (Fuente: www.bing.com/images/)

La primera ola

En el fondeadero de Palomera, frente a la isla Pantaleu, después de haber descansado y de reponer la aguada en Dragonera, Jaime I, tras reunir un vasto consejo de guerra, ordena a Nuño Sánchez y a Ramón de Moncada que en sendas galeras reconozcan la costa y busquen una playa apropiada para desembarcar. Cuando regresan dicen que una llamada Santa Ponsa es la mejor para ello. Decidieron descansar el domingo en Pantaleu y hacia el mediodía ocurrió algo extraordinario: un sarraceno llamado Alí de la Palomera llegó nadando hasta la galera real e informó sobre la Medina de Mallorca, sobre su rey y sobre la isla. El monarca decidió levar a medianoche, en silencio total, es decir, no dando voces durante la maniobra y solamente indicando con golpes de madera sobre las proas el comienzo de la recogida de la gúmena (cable del ancla); enseguida cada galera tomaría a remolque una tarida. El confidente, Alí de la Palomera, había contado que en tierra esperaban desplegados 5.000 sarracenos y 200 a caballo; de ahí el silencio. Pero, fuese más o menos tan notable fuerza, lo que ocurrió es que cuando observaron el movimiento de los buques cristianos comenzaron su particular algarabía, que el rey contrarrestó levantando el silencio y ordenando gritar más a los suyos. Por suerte para los cristianos, sus

embarcaciones llegaron a la playa antes que los jinetes y los peones moros, y la primera ola, con 700 infantes y 150 caballeros, encabezados por Nuño Sánchez, Ramón de Moncada, el maestro del Temple, Berenguer de Santa Eugenia y Gilabert de Cruilles, puso pie en la orilla en plena oscuridad con facilidad. Rápidamente, Ramón de Moncada hizo una descubierta para situar al enemigo, al cual, encontrada su posición, acometieron, logrando así su primera victoria, manifestando que habían dejado sobre el campo de batalla 1.500 sarracenos muertos (parece exagerada la cifra, a pesar de la eficacia de la caballería cristiana, cuyos yelmos o capacetes, coseletes y perpuntes conseguían reducir la eficacia de las flechas moras).

El más que caballeroso don Jaime al «salir del mar» se sintió defraudado por no asistir a esa primera función de armas: «Nos pesa que haya sido ganada la primera batalla de Mallorca, y Nos no hayamos estado en ella. ¿Hay caballeros que quieran ir con Nos? Y eran hasta veinticinco». Salieron al galope y encontraron en una sierra a 300 o 400 peones sarracenos, lanzándose contra ellos. El rey también cuenta que explicó a los suyos cómo preservar los caballos a la hora de combatir para no comprometerlos contra las lanzas enemigas, pues para él constituían el bien máspreciado. Tras la agotadora jornada, cuando el rey se encuentra con Ramón de Moncada, éste, con mucha firmeza, le dice: «¿Qué habéis hecho?, ¿queréis mataros a Vos y a nosotros? Corregíos de vuestras temeridades». El monarca lo comprendió y a partir de entonces se mostró más prudente y se dejaba aconsejar por su estado mayor de «ricos hombres».

Cabeza de playa

Tenemos constancia de los diversos campamentos cristianos instalados en la sierra hasta llegar al sitio de la Medina de Mallorca, a cuya vista se levantó el real de los cristianos, pero no de haber mantenido ni fortificado una cabeza de puente (o de playa) cerca de la de Santa Pola; digamos que en la primera semana, después de la hora H del día D, los propios buques hicieron ese oficio; el rey nos cuenta cómo los caballeros, tras extenuantes jornadas, regresaban a dormir a bordo, muestra evidente del total dominio del mar por su armada de galeras.

Operaciones en tierra

Las operaciones, en la denominada por el rey sierra de Porto Pi, se alargaron bastante más de lo previsto y deseable; murieron en combate los hermanos Moncada, cuya pérdida y entierros describe don Jaime con emoción, y hubo situaciones en las que el peonaje cristiano estuvo a punto de desertar, siendo contenidos por las brillantes arengas reales. Por fin, conociendo que el rey de

Mallorca (Abu-Zayd ibn Abi-Hafs ibn Abd-al-Mumin) se hallaba fuera de la ciudad organizando tropas en las montañas, decidió marchar a sitiarla.

El sitio de la Medina

Sin armas de fuego, la artillería no aparecerá en la península ibérica hasta los sitios de Tarifa (1340) y Algeciras (1359) (8), por lo que esta operación consistió en una guerra de galerías (minas y contraminas) y en la utilización por ambos bandos de máquinas de guerra: las cristianas, transportadas en las taridas, eran dos trabuquetes para lanzar gruesas piedras, una catapulta, dardos y bolas incendiarias y una mangua turca o almagaña, artefacto arrojadizo variante de la catapulta. El rey cita también

un almajaneque, parecido también a la catapulta, con el cual mandó disparar —«con la honda del almajaneque»— hacia el interior de la ciudad a la cabeza de un caudillo moro que había intentado cortar el agua al real cristiano. Por su parte, las sarracenas constaban de dos trabuquetes y catorce catapultas, «... una de ellas, la mejor que nunca se haya visto, que atravesaba de cinco a seis tiendas y entraba en el campamento...».

«El conde de Ampurias hizo otro mantelete (máquina para cubrir individualmente o en pequeño grupo a los soldados de los proyectiles enemigos (9), lo acercó al foso y puso compañía de zapadores que entrasen bajo tierra y fusen a salir bajo el fondo del foso. Nos hicimos hacer otro igual a nuestra compañía. Y así comenzamos a hacer nuestras galerías» (como en Vietnam ayer o en Gaza



Porta de l'Almodí de la muralla de Palma.
(Foto: M.^a Luisa Blanco Torres)

(8) NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio: *VI siglos de tiro naval*. Escuela de Tiro Naval Janer. Marín, 1935, p. 16.

(9) ALMIRANTE, José: *Diccionario Militar*, II volúmenes. Edición facsímil. Ministerio de Defensa. Madrid, 1989.



La Almudaina de Palma.
(Foto: M.^a Luisa Blanco Torres)

hoy en día, *nihil novum sub sole*). Éstas debían ser amplias y con ellas consiguieron derribar varias torres de la muralla de Palma, ya que llegaban hasta los cimientos, donde acumulaban leña, con la que hacían el fuego que destruía las vigas y la torre colapsaba. Otras las derribaron con el «método naval»: el preboste de Tarragona propuso, y el rey aceptó, «... poner una gúmena al pie de la torre, y tiraremos por la parte de la galería hacia abajo; y cuando la torre quedara socavada, le fallarán los fundamentos y se vendrá abajo». Con ese método derribaron tres torres a la vez.

Lo de la amplitud llama la atención porque, además de que uno de los «ricos hombres» pasó casi todo el sitio viviendo dentro de una galería, hubo encuentros dentro de ellas; cuando una de las contraminas sarracenas

perforó otra cristiana, se produjo un combate en el interior, durante el cual don Jaime ordenó utilizar «una ballesta de torno que mató a dos sarracenos escudados que iban por delante». En otra ocasión, los moros dieron fuego a una de las galerías de los atacantes y el rey lo solventó desviando un cauce de agua a su interior. En fin, guerra larga, dura y, finalmente, victoriosa.

El monarca describe con minuciosidad las negociaciones con el rey moro y los consejos celebrados, tanto los habidos con sus nobles como los que le contaron que tuvo el rey enemigo con los suyos.

Por fin, al alba de la vigilia del Año Nuevo de 1230, «... se decidió en la hueste al romper el alba, después de oír tres misas, recibiesen todos el Cuerpo de Jesucristo y que todos se guarneciesen para combatir... en aquella hora en que el día va clareando. Nos nos aproximamos a los hombres de a pie que estaban delante de los caballos y les dijimos ¡adelante “barones”! En nombre de Nuestro Señor Dios».

Pero, como nadie se movía, el rey invocó a la Virgen:

«¡Madre de Dios Señor! Nos vinimos aquí para que el sacrificio de vuestro Hijo fuese celebrado. ¡Rogadle que no recibamos esta deshonra yo y los que me sirvan a mí en nombre vuestro y de vuestro amado Hijo! Y les gritamos otra vez: “¡Adelante barones! (*sic*). En nombre de Nuestro Señor Dios. ¿Es que os da miedo?”. Y lo repetimos tres veces. Con esto los nuestros se pusieron a caminar paso a paso.

Entonces los caballeros y servidores se fueron acercando al foso donde estaba la entrada, y toda la hueste comenzó a gritar: “Santa María, Santa María...”».

Aquí dejamos el emocionante relato de don Jaime, que sigue con la descripción de su encuentro con el rey moro y cómo le respetó la vida, la ocupación y el reparto de la ciudad, empezando por la toma de La Almudaina, y el júbilo de los nuevos dueños por las grandes riquezas que saquearon.



Muralla de La Almudaina. (Foto: M.^a Luisa Blanco Torres)

Explotación del éxito

La toma de Menorca (1232)

Debido al «espacio/tiempo» de la época y considerando que el rey regresó a Cataluña y tuvo que hacer nuevo armamento, a pesar de los casi dos años

transcurridos, consideramos esta nueva conquista, junto a la posterior de Ibiza, una explotación del éxito de la anterior. Los moros menorquines no ofrecieron resistencia.

La toma de Ibiza

El arzobispo de Tarragona, Guillermo de Montgrí, a la vista de los estragos cometidos por los piratas moros que tenían su base en Ibiza, montó una expedición para conquistarla con el apoyo de los condes de Urgel y del Rosellón, amén de otros ricos hombres catalanes y de sus deudos y amigos. La armada se aprestó en Salou y el mismo arzobispo se puso al frente de ella; el 8 de agosto de 1235, la principal de las Pitiusas quedó para la cristiandad (10).

La conquista de Valencia

La capital del Turia, conquistada por el Cid en 1094 y lugar de su muerte el 10 de julio de 1099, estuvo gobernada por su viuda, doña Jimena, ayudada por su yerno el conde de Barcelona, Ramón Berenguer III. Enseguida fue tomada



Baños árabes de Palma, detalle de la puerta. (Foto: M.^a Luisa Blanco Torres)

(10) CAPMANY Y DE MONTPALAU, Antonio de: *op. cit.*, p. 127.

por los almorávides y posteriormente, al igual que ocurriera con Mallorca, por los almohades.

Una vez geoflanqueada la costa valenciana por las Baleares, el rey aragonés aprestó en Tortosa una armada de tres galeras, 27 naves y siete leños grandes (11) y zarpó para Valencia, sitiada por sus tropas, con el propósito de reabastecerlas y redoblar el esfuerzo asaltante. Durante el tránsito, combatió y ahuyentó a la armada tunecina enviada a El Grau para a su vez auxiliar a la hambrienta población valenciana. El oportuno socorro cristiano y el desabastecimiento de los súbditos del último rey almohade, Sayyid Abu Zayd, facilitaron la entrada victoriosa de don Jaime el 28 septiembre de 1238.

Expedición a Tierra Santa de Jaime I

El espíritu de las cruzadas seguía marcando la conducta del rey aragonés, que por ello intentó peregrinar a Tierra Santa.

El 4 de septiembre de 1269, y al mando de Ramón Marquet, zarpó de Barcelona una armada de 10 galeras escoltando una flota de 30 naves con destino a Tierra Santa. A la cabeza de la expedición iba el propio Jaime I, acompañado de sus infantes «bastardos», Pedro Ferrando y Hernando Sancho. Un duro temporal dispersó los barcos y solamente llegaron a las costas palestinas dichos infantes con ocho embarcaciones. La galera real y el resto de la armada, tras refugiarse en diversos puertos mediterráneos, regresaron a Barcelona.

El rey, que quiso ser «palmero», no logró alcanzar su objetivo, y siete años después falleció en Alcira, sucediéndole su hijo Pedro III. Pero antes de ese relevo trató de dejar asegurada la entrada al Mediterráneo Occidental, como era lógico.

Aragón en el Estrecho (1274-1275)

Efectivamente, el 18 de noviembre de 1274, don Jaime firmó un tratado con el rey de Marruecos mediante el cual el primero se comprometía a auxiliar al segundo en la conquista de Ceuta, aportando para ello 10 naves, 10 galeras y 30 leños y barcas. Esa armada, al mando del infante Pedro Ferrando y combinada con la de Marruecos, tomó Ceuta (1275) y destruyó o apresó gran número de embarcaciones piratas. El camino a Sicilia quedaba limpio de maleza.

(11) Especie de galeota (diminutivo de galera); según Capmany: «... menor después de la nave».

Operaciones previas al asalto y toma de Sicilia (1282)

Antecedentes

Sicilia fue el único estado italiano que estuvo bajo la dominación total de los árabes entre el 827 y 1091, en que los normandos la conquistaron y pasó a ser gobernada por Enrique I (emperador Enrique VI del Sacro Imperio Romano Germánico, 1194-1197) (12). En 1250, tras la muerte de Federico II de Suabia, comenzó lo que la historiografía siciliana denominó el *periodo della mala signoria angiona* (1266-1282) (13), es decir, el despótico reinado de Carlos de Anjou apoyado por ciertos papas de procedencia francesa. Esto fue el caldo de cultivo de las famosas «vísperas sicilianas» tras los intentos de poner en el trono isleño primero a Conrado —hijo de Federico II de Suabia, depuesto y excomulgado en el I Concilio de Lyon—, rey de Sicilia y de Jerusalén; después a Manfredo —otro hijo natural del emperador—, y finalmente a Conradino —nieto del mismo—, el cual según la leyenda arrojó un guante a la muchedumbre que contemplaba su ejecución en Nápoles.

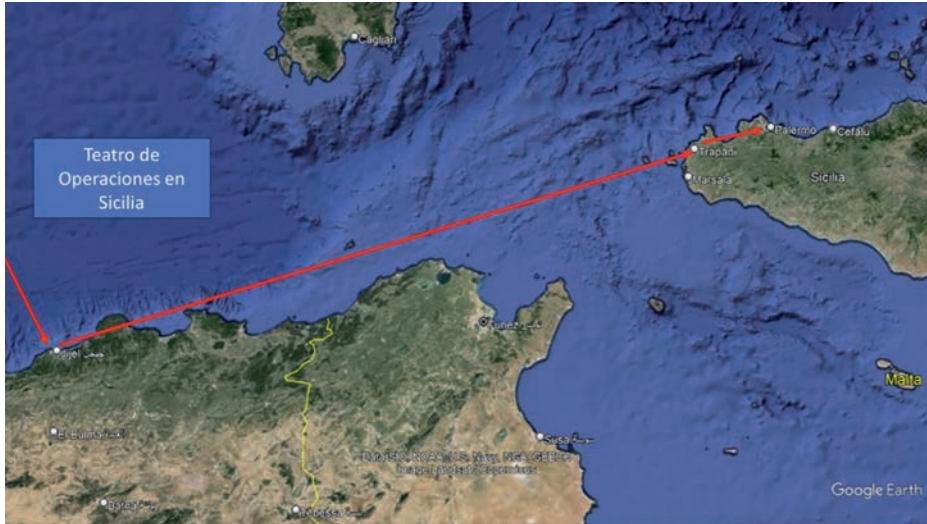
El gran descontento de los sicilianos con la Casa de Anjou, y dado que Pedro III estaba casado con Constanza, hija del mencionado Manfredo, hizo que varios nobles, entre ellos Juan de Procida —el que según la leyenda había recogido el guante lanzado por Conradino—, Roger de Lauria y Conrado Lancia, se acogiesen a la Corona de Aragón gracias a la futura reina Constanza y, una vez en la Corte, la propusiesen para que tomase Sicilia y fuese coronada.

A Pedro III le debió de parecer muy bien la propuesta, pues, sin perder tiempo, organizó un destacamento aragonés que puso en jaque a las cortes europeas y también al Imperio de Oriente, entonces regido por Miguel VIII Paleólogo, que decidió apoyar a Aragón, tanto por su fuerza como por el sigilo con que se montó. La noticia, que se comunicó a los embajadores que lo solicitaban, sobre todo a los del rey de Francia, es que se iba contra moros tunecinos y turcos para terminar con la piratería. Pero Pedro III iba a esperar el resultado de las «vísperas» con la idea de enseguida pasar a Sicilia (un camino parecido al de los aliados en la Segunda Guerra Mundial —Casablanca-Túnez-Sicilia—), en este caso Port Fangós, Túnez, Sicilia, Italia...

Volviendo sobre el sigilo —para conseguir «la sorpresa»—, cuando el legado del pontífice romano preguntó directamente a don Pedro «a qué fin preparábase esta Armada Naval que producía inquietud en Italia», el rey contestó: «Si mi

(12) Los Hohenstaufen o Staufen, también conocidos como gibelinos, monarcas de Alemania y de Sicilia, fueron una dinastía del Sacro Imperio Romano Germánico originaria de la región de Suabia. Fundada en 1079 y disuelta en 1268, su nombre lo adoptaron del castillo situado entre Göppingen y Schwäbisch (*Wikipedia*, consultada el 27 de junio de 2024).

(13) DI MATTEO, Salvo, *et al.*: *Palermo, Storia e Arte*. Edizioni Leopardi. Palermo, 1990, p. 19.



Teatro de operaciones en Sicilia. (Elaboración propia a partir de Google Earth)

mano diestra supiese lo que hace la siniestra, me la cortarían» (14). Carlos de Anjou, sin embargo, fue más displicente cuando declaró: «Conozco la falsedad y doblez de Pedro de Aragón, pero me dan poco cuidado tan pequeño reino y tan pobre rey»; juicio temerario que pronto quedó en ridículo (15).

La operación

- *Mando naval*: almirante de Aragón, el infante don Pedro, que llevó de vicealmirante a Ramón Marquet y de comandante de la flota (convoy) a Berenguer Mallol.
- *Armada*: 30 galeras.
- *Flota*: 150 embarcaciones de transporte, de las cuales unas 30 debían de ser taridas.
- *Fuerza de desembarco*: 20.000 almogáraves, 1.000 ballesteros y 2.000 caballos.
- *Concentración*: se efectuó en Port Fangós (boca oriental del Ebro). Zarparon el 13 de junio de 1282.

(14) DE LA GUARDIA, Ricardo: *op. cit.*, nota al pie n.º 2, p. 43.

(15) LAFUENTE, Modesto: *op. cit.*, tomos III y IV.



Palacio de los Normandos en Palermo. (Fuente: www.wikipedia.org)

- *Traslado a Túnez*: el rey partió del Ebro para la costa tunecina, arribando al puerto argelino de Alcoll (hoy en día Collo, a 50' al W de Bona, actual Annaba), que era el puerto de Constantina, de la que dista 35'. Allí montó su real, adiestró a sus tropas, hizo incursiones contra los tunecinos y esperó a que le llegasen noticias del éxito de las más que famosas vísperas sicilianas (16).
- *Desembarco en Trapani*: no debió de presentar dificultad alguna, pues las fuentes consultadas sólo dicen que las fuerzas aragonesas arribaron allí el 30 de agosto de 1282, y al día siguiente ocuparon la capital, Palermo. Por todo ello, lo calificaremos de desembarco administrativo.

Epílogo

Tras Palermo, Pedro III levantó el sitio de Mesina y, el 8 de septiembre de 1282, el obispo de Cefalú lo coronó rey de Sicilia. El humillado francés regresó a Nápoles el 26 del mismo mes e intentó contraatacar, pero la derrota infligida a su armada angevina por el almirante aragonés Pere de Queralt en el golfo de Nicotera le obligó a dejar Mesina y refugiarse en su reino napolitano. En

(16) CAPMANY Y DE MONTPALAU, Antonio de: *op. cit.*, pp. 129-130.

Nicoterá podemos fijar el orto de una rutilante estrella: Roger de Lauria, aquel niño que marchó a Aragón con el séquito de Constanza de Suabia... Pero eso lo encontrarán con más detalle en el artículo de Alejandro Anca Alamillo de esta misma REVISTA.

El papa Martín IV, de origen francés, respondió a la nueva coronación de Pedro III con su excomunión (9 de noviembre de 1282) y destronamiento, ofreciendo la Corona aragonesa al segundo hijo de Carlos de Valois (quizás por primera vez «la Virgen del Pilar no quiso ser francesa»), a quien coronó el 27 de febrero de 1284. Al mismo tiempo, declaró una santa cruzada contra Aragón (1284-1286) por haber intervenido en los asuntos sicilianos en contra de su papal voluntad. Pero fracasó el pontífice y Aragón siguió consolidando sus nuevas posesiones italianas.



BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA

- BLANCO NÚÑEZ, José María: «Organización y semántica naval moderna». *Cuadernos de Historia Moderna*. Anejo V. Universidad Complutense de Madrid, 2006, pp. 187-200.
- LADERO QUESADA, Miguel Ángel: *Historia Militar de España: Edad Media*. Tomo II. Comisión Española de Historia Militar. Real Academia de la Historia (CEHISMI/RAH). Editorial Laberinto. Madrid, 2020.
- *Persona y Mundo en la Edad Media. Algunos fundamentos de la cultura europea*. Editorial Dykinson. Madrid, 2023.
- RIU RIU, Manuel: *Manual de Historia de España, 2. Edad Media (711-1500)*. Espasa Calpe, S. A. Madrid, 1989.
- Enciclopedia General del Mar*. Segunda edición. Ediciones Garriga. Barcelona, 1968.



Base de hidros y talleres en Barcelona.
(Foto: Archivo Histórico de la Armada,
sede «Juan Sebastián de Elcano»)

ROGER DE LAURIA O LA EXPANSIÓN MARÍTIMA DE LA CORONA DE ARAGÓN

Alejandro ANCA ALAMILLO
Marinero reservista voluntario honorífico



S evidente que sin su expansión marítima en el Mediterráneo centroccidental, la Corona de Aragón hubiera sido incapaz de conformarse a partir del año 1410 (1) como uno de los dos reinos más importantes de la península.

Esto fue posible, en gran medida, porque en un corto espacio de tiempo confluyeron los factores económicos, políticos y tecnológicos necesarios para ello. Nos referimos a la necesidad de exportación de productos del reino; a la determinación de su monarca Pedro III de emprender una nueva cruzada; a la eclosión de la galera como *capital ship* del momento y a las Atarazanas de Barcelona, como establecimiento industrial de primer orden donde construir las y repararlas.

Pero seguramente todo ello hubiera fracasado sin el concurso de un personaje excepcional: Roger de Lauria, que como marino de enérgico carácter fue cruel en el triunfo (2) y casi imbatible por mar, y que con su grito de guerra «Aragón y a ellos» causó por igual el terror en musulmanes, napolitanos y galos.

(1) En aquel año, los territorios integrantes de la Corona, parte del propio reino de Aragón, eran el condado de Barcelona, el Reino de Valencia, el Reino de Mallorca, el Reino de Sicilia y el Reino de Cerdeña.

(2) Recordar, por ejemplo, que en su victoria en la batalla de Ponza del año 1300, ordenó que se les cortara la mano a todos los ballesteros genoveses capturados.

El comercio

El aumento de la demanda y consumo interno, junto con la imposibilidad de expansión al sur por el tratado con Castilla (3) y al norte por la presencia de los galos, hizo que la Corona, aparte de adoptar ciertas medidas proteccionistas (4), quisiera asegurar las lucrativas rutas del comercio catalán a Oriente (Rodas, Beirut y Alejandría), poniendo el foco en la isla de Sicilia, que al encontrarse en medio del Mediterráneo, pasó a considerarse como un enclave estratégico ideal para asentar aquella actividad mercantil.

La política

Al contraer matrimonio Pedro III de Aragón con la princesa Constanza de Hohenstaufen, hija del rey de Sicilia Manfredo I, enemigo de Roma y de Nápoles, comenzaron los problemas.

Y es que el papa Clemente IV había decidido excomulgar a Manfredo I, y designar para reinar en esos territorios a Carlos de Anjou, hermano del rey Luis IX de Francia, que, de hecho, consiguió conquistar Sicilia y matarlo.

Fue entonces cuando Pedro III tomaría la determinación de conquistar la isla tras la demanda de auxilio de sus habitantes, si bien antes, tuvo que conseguir varias cosas: neutralizar la revuelta de los barones catalanes; obligar a su hermano Jaime III de Mallorca a declararse feudatario suyo y, por último, reafirmar las buenas relaciones con Castilla.

La galera

En la época de Lauria, las naves se clasificaban dependiendo de su forma y propulsión (remo o vela) dentro, claro está, de las dos únicas variantes existentes dependiendo de la función que tuvieran (mercantes o bélicas).

Entre las primeras citaremos a las destinadas para el transporte de tropas llamadas taridas; las que transportaban caballos, burcias; las empleadas para el curso denominadas fustas, mancas y saetías y las empleadas para grandes navegaciones, naos, buscios, guarapos, jalandros, nizandros, cocas y baleucros.

(3) Murcia pertenecía a Castilla en virtud de varios tratados, como el de Cazola (1179), por lo que quedaba para la Corona de Aragón todo lo que en el futuro sería el Reino de Valencia (provincias de Castellón y Valencia), hasta la zona de Játiva, Denia y Biar.

(4) En el año 1227, Jaime I dispuso que se prohibiera a las naves extranjeras que embarcasen mercancías con destino a puertos orientales o africanos en tanto hubiera barcos en Barcelona con disponibilidad para ello.

Entre las segundas la clasificación era más simple, pues sólo existían la «galera», los galeones y los leños.

No obstante, hay que dejar claro que la galera era, en aquel tiempo, el buque de guerra por antonomasia. Lo que hizo que las de Lauria fueran mejores que las de sus enemigos fue la gran robustez de su construcción, la innovadora disposición de algunos de sus elementos (como los parapetos y bordas más elevadas), el espolón (que más que para hundir embarcaciones enemigas, se utilizaba para facilitar el abordaje) y la de estar dotadas de aguja de marear.

Si a todo ello le sumamos que Barcelona proporcionaba para marinar las embarcaciones buenos hombres de mar y que en ellas se embarcaban los mejores ballesteros (5) y guerreros (almogáraves) (6), no es extraño que pronto se hicieran célebres y temibles en todo el Mediterráneo occidental.

Las Atarazanas de Barcelona (7)

Como el elemento imprescindible de toda fuerza naval son sus barcos, la necesidad de disponer de un lugar seguro donde atender a su construcción y mantenimiento era de una importancia estratégica vital.

Aunque se tienen referencias de que el condado de Barcelona, a partir del año 995, disponía de algunas embarcaciones para protegerse del corso y de las incursiones árabes en su litoral, tras la anexión del principado de Cataluña a la Corona de Aragón en el año 1137, es a partir de 1243 cuando se tiene la primera noticia conocida de la existencia de una Atarazana en Barcelona en el mismo lugar, por cierto, en el que se encuentran en la actualidad.

Pero es, sin duda, durante la época de Roger de Lauria cuando llegó a una (8) de sus épocas de máximo apogeo, al tener capacidad para acoger a 25 galeras (9) gracias a que fueron potenciadas por Pedro III.

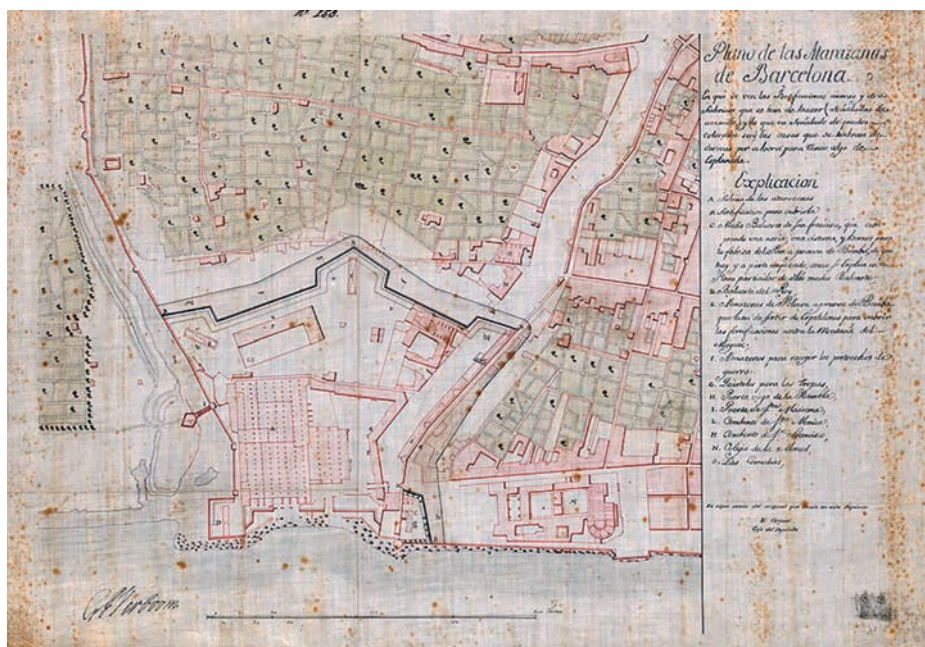
(5) Como la artillería no había hecho irrupción todavía en la guerra naval, la eficacia de los ballesteros era importantísima a la hora de barrer las cubiertas enemigas en los momentos previos al abordaje.

(6) Los árabes llamaban así a los guerreros que en origen vivían en el Pirineo. En origen eran nómadas y especialmente aguerridos.

(7) Si bien fueron las más importantes, es obvio que no fueron las únicas del Reino, pues las hubo en Colliure, Cadaqués, Rosas, Sant Feliu de Guíxols, Tortosa, Valencia, Denia, Alicante y Mallorca. Para conocer con profundidad las de la Ciudad Condal, recomiendo la lectura del artículo elaborado por el capitán de navío (retirado) Marcelino González que se inserta en este mismo número monográfico de la REVISTA.

(8) El cenit se alcanzó durante el reinado de Pedro IV donde se llegó a albergar más de treinta galeras.

(9) El 9 de noviembre de 1745, el rey Felipe V ordenaría su cierre para trasladar la construcción de aquéllas a Cartagena.



Plano decimonónico de las Atarazanas de Barcelona. (Imagen facilitada por el autor)

El hombre

Roger de Lauria nació en el sur de Italia, en el señorío Lauria (provincia calabresa de Basilicata) en el año 1245 (10).

Fue al fallecer su padre en la batalla de Benevento, al servicio del citado rey Manfredo I en su guerra contra angevinos y el papa, cuando su madre, Bella d'Amichi, decidió exiliarse de Sicilia y llevárselo con ella a Barcelona, ya que era dama (11) de Constanza Hohenstaufen (12), que había concertado su matrimonio con el aún infante de Aragón Pedro III, por lo que Roger pasa a ser paje de la Corte de Jaime I.

Nombrado caballero a los 14 años, el rey le dio el título de señor a perpetuidad del valle de Seta (Cocentaina), con el objeto de que fijara su residencia allí para

(10) Aunque la localidad transalpina de Scalea se ha atribuido ser cuna de su nacimiento, no hay documento que lo certifique.

(11) O aya, no se sabe muy bien.

(12) Hija del rey Manfredo I de Sicilia y nieta del emperador alemán Federico II Hohenstaufen.

salvaguardar el territorio conquistado a los mudéjares. Cuando su hijo Pedro III ascendió al trono dispuso, el 26 de agosto de 1276, que Roger fuera el alcaide (léase gobernador) de Cocentaina, su primera gran responsabilidad al servicio de la Corona. Durante este tiempo la prioridad era contener a la población mudéjar, por lo que ordenó al almirante Pedro de Queralt que patrullara la costa con el fin de impedir que les llegara ayuda del norte de África o del Reino de Granada.

Los triunfos frente a los sarracenos hacen que ya bajo el reinado de Pedro III fuera nombrado, el 12 de octubre de 1278, procurador interino del Reino de Valencia durante la ausencia de Ximénez de Luna, que había sido llamado a la Corte.

En lo personal, recordar que contrajo matrimonio en dos ocasiones, con Margarita de Lanza con la que tuvo tres hijos y con Saurina de Entenza (13) con la que tuvo seis.

El 17 de enero de 1305 Roger muere en Valencia a la edad de 60 años, siendo enterrado en el monasterio de Santes Creus, al pie del sepulcro del que como inmediatamente veremos fue su principal valedor, el rey Pedro III.

Sus campañas navales

En 1283, el Reino de Sicilia se había incorporado a la corona aragonesa por los derechos dinásticos de la reina Constanza II de Sicilia. Pero el rey Carlos I de Nápoles pretendía anexionarse esos territorios, y para impedirlo e ir al encuentro de las fuerzas napolitanas, Pedro III, al no fiarse de su hijo natural



Roger de Lauria. Óleo sobre lienzo de un autor anónimo. (Museo Naval, Madrid)

(13) Suponemos que era sobrina del que fuera durante gran parte de sus campañas navales su segundo, Gombal de Entenza.

Jaume Pérez que, como diríamos hoy «iba por libre» (14), decidió sustituirle el 20 de abril nombrando a Roger de Lauria «almirante de su Armada de Sicilia y de las que se alistasen en Cataluña», en razón a, según decía textualmente el documento oficial, «[...] su probidad, prudencia y amor a los intereses de la Corona».

Con una flota compuesta por dieciocho galeras puso rumbo a Malta a primeros del mes de junio, donde se encontró en su puerto surtas las veinte provenzales que integraba la escuadra del almirante marsellés Guillaume Cornu, que se encontraba allí proporcionando toda la ayuda que podía a los franceses, sitiados por las tropas aragonesas.

Lo normal hubiera sido que, ante la manifiesta inferioridad, Roger hubiera dispuesto atacarlas en plena noche. Pero no; esperó a que amaneciera (15) para enviar un emisario con un mensaje para su homólogo, al que invitaba a escoger entre rendición o lucha. Como el galo tenía fama de no amedrentarse ante nada ni ante nadie accedió al desafío y zarpó con sus buques al encuentro de la flota aragonesa.

La capitana de Cornu se dirigió a la nave de Lauria para abordarla, entablándose seguidamente un combate cuerpo a cuerpo en ambas cubiertas. En el caos de la ardorosa lucha, los dos almirantes se abrieron paso con objeto de enfrentarse cara a cara.

Entablado el ansiado duelo, en un momento dado Lauria fue atravesado en el pie con una azcona (16), y cuando Cornu levantaba su hacha para rematarle, el impacto de un objeto contundente se la arrebató de la mano, instante que aprovechó nuestro protagonista para arrancarse la pequeña lanza y clavársela a su enemigo, mientras que su tripulación conseguía tomar el control de la capitana adversaria en la que ondearon el estandarte de la corona de Aragón. Esto hizo que el resto de la escuadra enemiga huyera, cosa que no impidió la captura de diez de sus naves. A continuación, Lauria se dirigió al puerto, desembarcó a su gente y tomó el castillo, rindiendo la plaza y con ella las islas de Gozo y Lipari.

Como decíamos en nuestra pequeña introducción, el marino aragonés no era precisamente una «hermanita de la caridad», y aquella batalla la finalizó con una practicidad despiadada, ya que ordenó que todos los prisioneros por los que no se podía pedir rescate fueran pasados a cuchillo.

Luego se dirigió a Sicilia, donde se incautó de todas las naves susceptibles de ser armadas que se encontraban surtas en su puerto con el fin de saquear las

(14) Mandando la flota de la escuadra aragonesa durante la primera batalla naval con los franceses, desobedeció a su padre que le dijo que no embistiera la nave capitana enemiga. Esto provocaría la muerte de varios hombres de su tripulación, sin ni siquiera obtener ventaja alguna en la acción. El rey, indignado, estuvo a punto de ordenar que le cortaran la cabeza.

(15) El día 8 de junio.

(16) La Azcona era un arma arrojada a modo de lanza y con forma de dardo gigante.

localidades de la costa catalana con un objetivo claro: sembrar el terror y adquirir fama de sanguinario.

Poco tiempo después dio la casualidad de que apresó, en el golfo de Nápoles, una galera angevina que portaba un mensaje de Carlos de Anjou para su hijo, el príncipe de Salerno, Carlos, apodado el Cojo. Por la misiva tuvo conocimiento de que este último estaba componiendo una gran flota en Marsella con el objetivo de enfrentarse a él en Nápoles.



Altorrelieve al estilo medieval de la galera capitana de Roger de Lauria situado en la calle que lleva su nombre en la Ciudad Condal. (Imagen facilitada por el autor)

Lauria, en vez de hacer lo lógico, es decir, atacar por sorpresa el puerto provenzal dando de esta manera un golpe de mano definitivo a sus enemigos, prefirió esperar hasta que estimó que la flota francesa estuvo completada, para dirigirse a su encuentro a la ciudad napolitana.

Como diría un castizo, *pa chulo, yo*.

Una vez en sus inmediaciones, el día 23 de junio de 1284, destacó una escuadrilla de ocho galeras a la boca de su puerto retando a las francesas a salir. El príncipe Carlos de inmediato ordenó zarpar a sus sesenta galeras, mientras Lauria simuló huir con el fin de alejarlas de la costa, mientras que los franceses, con sorna, desde sus cubiertas les enseñaban cadenas y grilletes, queriendo decir que pronto acabarían siendo sus esclavos como castigo a su desafío.

Pero la burla duró poco, pues al ampliarse el horizonte, los galos vieron el grueso de la flota de Lauria, compuesta por 41 naves.

La maniobra de las galeras aragonesas fue tan audaz como temeraria ya que las embistieron por el través pasándolas por el ojo, mientras que en la pelea cuerpo a cuerpo tras el abordaje, la mayor pericia guerrera de los aragoneses se impuso rápidamente. Ante aquel panorama, algunas galeras galas huyeron buscando refugio en el puerto, pero fueron perseguidas implacablemente por las de Lauria que lograron apresar a una decena. Mientras tanto la lucha por la toma del control de la galera real del príncipe Carlos era terrible, y ante esta numantina resistencia, Lauria ordenó barrenarla (17), por lo que el galo, ante el temor de morir ahogado, se embarcó en un bote acercándose sin saberlo al costado de la galera insignia de Lauria, preguntando en voz alta: «¿Hay entre vosotros algún

(17) De la RAE copiamos el significado de la palabra para mejor comprensión de los lectores más jóvenes: «Agujerear una embarcación para que se hunda».



Momento de la pregunta del príncipe Carlos a Lauria.
Óleo sobre lienzo de Ramon Tusquets Maignon
pintado en 1885. (Imagen facilitada por el autor)

caballero?», A lo que nuestro protagonista contestó: «Yo lo soy»; a lo que repuso Carlos el Cojo: «Almirante, pues la fortuna os ha sido propicia, recibidme y a mis nobles compañeros; soy el Príncipe».

El resultado del encuentro para los franceses fue desolador: veintitrés de sus galeras resultaron hundidas y diecinueve apresadas, eso sin contar con los ocho mil prisioneros hechos de entre sus dotaciones, pero quizás lo peor para el príncipe Carlos fue asistir al insufrible espectáculo de ver a Lauria pavonearse con sus barcos y presas frente a la ciudad donde la población clamaba «¡Muera Carlos, viva Roger de Lauria!»

Por último, cuando llegó a la isla de Capri, hizo decapitar a dos de los caballeros presos, desertores de las armas de Aragón. Durante aquella última navegación negoció con el príncipe

Carlos la liberación de la infanta Beatriz, hermana de la reina Constanza que llevaba presa desde la muerte de su padre el rey Manfredo I.

Sin solución de continuidad, Lauria saldría de nuevo a campaña, siendo reforzada su escuadra de veinte galeras con otras catorce que el rey Pedro III envió desde Barcelona al mando de Ramón Marquet y Rubí (18). El plan era hostigar la costa calabresa, hasta que se encontró en cabo Pallerín con la flota de Carlos de Anjou dispuesta a vengar la derrota de su hijo. No obstante, el rey galo prefirió quedar a la expectativa a la espera de unas condiciones más óptimas para atacar a la aragonesa. Mientras tanto Lauria siguió *a lo suyo*, es decir, conquistar las localidades que se encontraba en su derrota, como Nicotera, Castelvetro y Castrovillari (entre otras), por lo que desde Sicilia se tuvo que enviar un gobernador para hacerse cargo de los nuevos territorios ganados para la Corona de Aragón.

(18) Nacido en la Ciudad Condal en el año 1235, fue marino y armador de profesión. Fue nombrado por el rey Jaime I vicealmirante de Aragón el 1 de agosto del año 1263.

Al año siguiente, Lauria se dirigió a la costa norte de África y consiguió conquistar Gelves (hoy Yerba en Túnez) donde permanecería durante algún tiempo con el fin de fortificarla. Tras conquistar también Tarento, el rey le llamó a la Corte ante la incursión de los franceses por Gerona, arribando sin mayor novedad a Barcelona con su flota intacta de 30 galeras. El motivo de la llamada del monarca era ordenarle que se dirigiera de inmediato al golfo de León, pues había recibido informaciones de que una flota francesa cargada de suministros para las tropas invasoras al mando del almirante Aubert d'Enguerrand compuesta por 24 naos y 15 galeras, había sido avistada a principios del mes de septiembre.

El almirante zarpó con una escuadra de 22 galeras, y una semana después, el día 7, encontró a los buques franceses en las inmediaciones de las islas Formigues cuando caía ya la noche. Sin pensarlo un instante, Lauria, aprovechando que no se habían percatado de su presencia, atacó a los galos dando comienzo así a una batalla que se saldó a favor de la Corona de Aragón con un balance de entre 3.500 y 4.700 muertos causados al enemigo. Casi fueron unos afortunados, pues a los capturados, Lauria ordenó que se les sacaran los ojos, salvo a los heridos, unos 300, que «en un acto de generosidad sin límites» no se le ocurrió otra cosa que disponer que fueran echados por la borda.

Los pocos barcos franceses que lograron huir también tenían la suerte echada. Lauria los persiguió implacablemente hasta la bahía de Rosas con el fin de aniquilarlos.

Tras conquistar el castillo de Cadaqués a los franceses y viendo éstos que era imposible de contener su campaña punitiva, enviaron al conde de Foix a que negociara una tregua con la amenaza de fletar 300 galeras si no la concedía. El almirante aragonés les dejó muy claro que:

«Ya podría armar el Rey de Francia 300 galeras o 2.000 si quiere, que no creo que tenga ganas de enfrentarse a mí, ni barco de ningún porte se atreva a cruzar el mar, que digo barco, no creo que ningún pez ose alzarse sobre el mar si no lleva el escudo o bandera del Rey de Aragón en la cola para mostrar respeto de nuestro noble señor, el Rey de Aragón y Sicilia».

Fallecido el rey Pedro III en noviembre de 1285, su sucesor, Alfonso III, decidió ampliar su almirantazgo sobre los reinos de Mallorca y Valencia, por lo que ampliadas sus atribuciones, poco tiempo después, de nuevo Lauria zarpa con su flota de cuarenta galeras con rumbo a Sicilia.

En plena navegación, corriendo el mes de enero, un recio temporal sorprendió a la escuadra a la altura del golfo de León. Gracias a la pericia de los cómitres y pilotos se logró que sólo fueran cuatro las galeras que acabaron siendo tragadas por el mar, por lo que el resto consiguió arribar a su destino.

Ya en el mes de marzo, zarpó con nueve naves con objeto de hostigar la costa de la Provenza en represalia al ataque que las galeras francesas habían

realizado contra la costa catalana. De esta manera saqueó los puertos de Serinhan, Agde y Viñtas, llegando a Marsella y remontando incluso el canal de Narbona, destruyendo todo a su paso y capturando un buen número de embarcaciones.

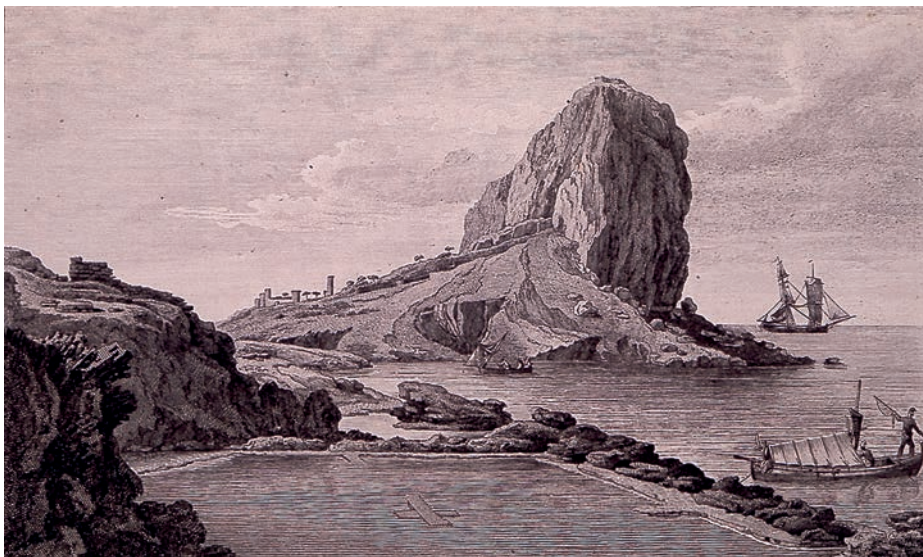
En 1289 el rey Jaime de Sicilia le ordenaría que saliera de nuevo con su flota compuesta por 40 buques para hostilizar a los franceses en Calabria, venciendo a la flota oponente del Conde Avelino.

Su siguiente y última gran victoria tuvo lugar en el año 1292 en aguas de Sorrento, cuando con la mitad de buques respecto a la flota francesa, ésta fue derrotada sin paliativos.

La muerte de Alfonso III hizo que el trono pasara al rey Jaime II, mientras que Lauria quedó siendo súbdito del infante Fadrique, proclamado, a su vez, rey de Sicilia. Las desavenencias entre ellos produjeron que el monarca aragonés le escribiera el 16 de enero de 1296 para llamarle a su presencia, con la advertencia de que si no acudía procedería contra sus bienes.

De esta manera el 2 de abril del año siguiente Lauria vuelve a servir al rey de Aragón (Jaime II) como consejero y en calidad de almirante de sus reinos y Condado de Barcelona.

En recompensa a su fidelidad (algo forzada, la verdad, no nos vamos a engañar), además le concedió la gobernanza de Alcoy, Valle de Seta, Calpe, Altea, Navarrés, Santa Maria del Puy, Baselga y Castellón de la Plana, donde concentró a la población desplazada de la Corona y a la musulmana de las alquerías, creando en las costeras las denominadas «poblas», que no eran otra



Vista de la Poblá de Calpe (a la izquierda, en su ladera) junto al peñón de Ifach.
(Museo Naval, Madrid)

cosa que enclaves urbanos fortificados con las que controlar la ruta de arribada del citado comercio procedente del Mediterráneo occidental.

No obstante, nuestro protagonista volvió pronto a la mar y Jaime II pudo cobrar venganza con el monarca siciliano cuando la flota de Lauria compuesta por 56 galeras se enfrentó a las 40 de Fadrique el 4 de julio de 1299 en cabo Orlando, batalla que se saldó con 22 galeras sicilianas apresadas y la cruel decisión de Lauria de matar, con independencia de su condición, a todos los hombres apresados.

Su «canto de Cisne» en lo que a su carrera como marino se refirió tuvo lugar en el año 1300, superando a su enemigo en el número de galeras (59 galeras *versus* 27 de los sicilianos), derrotó a éstos últimos mandados por Conrado Doria, cerca de la isla de Ponza.

Su recuerdo en la Armada

La Armada, fiel a sus tradiciones y a su historia, bautizó en los años sesenta del siglo pasado con su nombre, uno de los premios que otorga la REVISTA.

También, una de las brigadas (la 6.^a, concretamente), del extinto Cuartel de Instrucción de Marinería de San Fernando se denominó así, seguramente a iniciativa de nuestro añorado almirante Carlos Martínez-Valverde Martínez «el Capi», durante el tiempo que ejerció como jefe del establecimiento entre los años 1955 a 1964.

Respecto a los buques, en los primeros años del siglo pasado se le dio a un cañonero de la clase *Recalde* su apellido (19). También se le asignó su nombre y apellido en los años sesenta a uno de los destructores de la clase *Oquendo* (20), y más recientemente, como todos sabemos, la ministra de Defensa, Margarita Robles, dispuso (21) nominar a la segunda de las cinco fragatas clase *Bonifaz* con el nombre del bravo marino aragonés.

Finalizamos aquí nuestro artículo con la esperanza de que estas líneas hayan podido rescatar del olvido la actuación de este bravo marino del tardomedievo, que gracias a sus victorias consiguió que la Corona de Aragón expandiera su influencia territorial y comercial más allá de las costas peninsulares levantinas, e invito al lector a conocer con más profundidad su vida guerrera con la consulta de la bibliografía que cito a continuación.

(19) Véase la Real Orden de 22 de noviembre de 1909 publicada en la *Gaceta de Madrid*, núm. 328 del día 24 siguiente, pág. 385.

(20) Véase la Real Orden de 27 de junio de 1944 publicada en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 149 del día 1 de julio.

(21) Véase la Orden Ministerial 3/2024, de 25 de enero publicada en el *BOD*, núm. 23 de 1 de febrero de este año pág. 3043.

BIBLIOGRAFÍA

- CELLIER DE MARTÍ, José Ignacio: *Roger de Lauria: Sus Campañas*. Amazon Digital Services LLC - Kdp, 2021.
- HINOJOSA MONTALVO, José Ramón: *Jaime II y el esplendor de la Corona de Aragón*. Nerea, 2006.
- GUARDIA, Ricardo de la: *Datos para un cronicón de la Marina Militar de España*. Imprenta del Ministerio de Marina. Madrid, 1921.
- INFIESTA PÉREZ, José Luis: *Roger de Llúria*. Edición del autor, 2003.
- MORRO VENY, Guillem: *La Marina Medieval Mallorquina (1250-1450)*. Documenta. Mallorca, 2009.
- LIASSO DE LA VEGA, Ángel: «Roger de Lauria. Almirante de la Corona de Aragón» en *El Mundo Naval Ilustrado* de 15 de agosto de 1898.
- LORENS RAGA, Peregrín; MARTÍNEZ ORTIZ, José; «Roger de Lauria a través de la diplomática pontificia» en *Anales del Centro de Cultura Valenciana*, N.º 58, 1973, p. 21-56.
- MOTT, Lawrence V.: «How cruel was Roger de Lauria?», en *Catalan Review: International Journal Of Catalan Culture*. Vol. 7, Vol. 1, 1993, p. 79-96.
- PLANELS CLAVERO, Antonio J; PLANELS DE LA MAZA, Antonio José: *Roger de Lauria. El gran almirante del Mediterráneo*. Bubok Publishing. Madrid, 2011.
- PUJOL I HAMELINK, Marcel: «La tipología naval medieval en Cataluña (siglos VIII-XV)», en *Revista de Historia Naval*, Año n.º 23, N.º 88, 2005, p. 27-56.
- QUINTANA, Manuel José: *El Cid, Guzmán el Bueno, Roger de Lauria, El Príncipe de Viana*. Madrid, 1922.
- QUINTANA, Manuel José: *Vidas de españoles célebres. El Cid Campeador, Guzmán el Bueno, Roger de Lauria, El Príncipe de Viana, El Gran Capitán*. Imprenta Real, Madrid, 1807.
- SOROA Y PINEDA, Manuel de: *Historia del reinado de Don Pedro III El Grande de Aragón y de los orígenes de la penetración aragonesa en Italia*. Zaragoza, 2000.
- SICILIA CARDONA, Enrique F.: «Roger de Lauria. Una clave de la expansión aragonesa» en *Historia y Vida*. N.º 628, 2020, p. 62-65.
- STANTON, Charles D.: *Roger of Lauria (c. 1250-1305). Admiral of Admirals*. Woodbridge, UK: Boydell, 2019.
- VV. AA.: «La Marina de la Corona de Aragón». *Cuadernos monográficos*, núm. 72 del Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 2016.
- Enciclopedia General del Mar*. Ediciones Garriga. Barcelona, 1968.
- Real Academia de la Historia (biografía realizada por Maria Teresa Ferrer Mallol).

LA MÚLTIPLE Y CONTINUADA ACTIVIDAD NAVAL EN EL REINADO DE ALFONSO EL MAGNÁNIMO

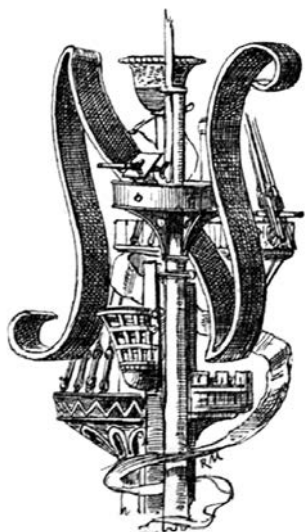
Pedro PERALES GARAT



*El más esclarecido príncipe y más victorioso
que otro ninguno de sus tiempos.*

*Anales de la Corona de Aragón
(Jerónimo Zurita)*

Introducción histórica y cultural



OS cabe el honor de romper una lanza por la memoria de uno de los grandes personajes de la historia de España, que debería ser más conocido por todos nosotros; esta frase se ha convertido en tópico, es cierto, pero esperamos convencer a los lectores de que éste es uno de los casos en que está justificada.

Alfonso V de Aragón fue un gran rey. Un gran político y diplomático. Un gran batallador por tierra y por mar. Un hombre valiente, honesto y juicioso. Muy culto, infatigable lector, conocedor de la historia (también se le ha apodado el Sabio). Mecenas de las artes y de las letras... ¿se puede pedir más?

Sorprende que para muchos de nuestros compatriotas sea un perfecto desconocido. Algunos tal vez puedan identificarlo como el conquistador del Reino de Nápoles, hecho que cierra brillantemente el ciclo histórico de la expansión de la Corona de Aragón; éstos al menos lo mirarán con buenos ojos.

Unos pocos quizás recuerden que fue derrotado y hecho prisionero en la batalla naval de Ponza, el único gran fracaso de la flota de Aragón — como tal fue muy

comentado en las cortes de la Europa cristiana—; éstos pondrán en duda sus cualidades y guardarán una impresión negativa. Los que saben de historia medieval tendrán una visión más completa, pero tal vez aún susceptible de mejora. Ya nos lo decía uno de sus biógrafos hace poco más de un siglo: «... de quien, con haber dicho tanto la historia, todavía han de pasar muchos años antes de aceptarlo en la plenitud de su grandeza...» (Ametller).

Hay que aclarar que contamos con una rica historiografía del personaje que nos permite ponerlo en el lugar que se merece en la historia de España y de Europa. Existen crónicas de su época y bastantes textos históricos de las edades Moderna y Contemporánea de autores españoles, italianos y aun de otros países con menos implicación; pero todo esto no suele llegar al gran público. Por nuestra parte, además del contenido de este artículo, ofrecemos al lector una breve reseña bibliográfica que le permitirá saciar su curiosidad, ampliar sus conocimientos o al menos verificar que, en efecto, hay mucho escrito acerca de este gran rey por diversos autores y en diferentes épocas y lugares.

También ha dejado una huella en la literatura y en el arte que no debería ser ignorada. Alfonso el Magnánimo y sus hermanos Juan, Enrique y Pedro (conocidos como los infantes de Aragón, junto a María, Leonor y Sancho) sirvieron de inspiración a los grandes autores españoles e italianos de su época y posteriores. Para no cansar al lector, citaremos sólo a algunos: Jorge Manrique (*Coplas a la muerte de su padre*), el marqués de Santillana (*La comedieta de Ponza*) y William Shakespeare (Alfonso de Aragón es uno de los protagonistas de *La Tempestad*, y tal vez su hermano menor, el infante Pedro, lo sea de *Mucho ruido y pocas nueces*, cuya acción transcurre en la Mesina aragonesa). No hablaremos de las artes plásticas para no hacer más larga esta introducción, pero los historiadores del arte también pueden ilustrarnos sobre la imagen de Alfonso y las realizaciones artísticas de su reinado.

Tampoco podemos dejar de comentar la relación de este rey con los libros. Precisamente su emblema en las representaciones artísticas es un libro abierto; suya es una hermosa y conocida sentencia «Los libros son mis mejores consejeros...», y de su reinado proceden algunas joyas librescas, como su *Salterio-Libro de Horas*, del que veremos una imagen más adelante, y *La Divina Comedia de Alfonso V de Aragón* que guarda la British Library, probablemente el más hermoso manuscrito iluminado que se conserva de la obra inmortal de Dante.

La época en que se inserta este reinado tiene características específicas que conviene recordar. Son los convulsos tiempos de la crisis bajomedieval, que alumbrará el nacimiento de las monarquías autoritarias. Ya ha pasado la era de las cruzadas, son frecuentes los conflictos entre Estados cristianos (el mayor será la Guerra de los Cien Años entre Francia e Inglaterra) y no son raras las contiendas civiles dentro de ellos. Los turcos otomanos avanzan en la creación de un grande y amenazador imperio (en estas décadas se forja su marina), logran tomar Constantinopla en 1453 y conquistan buena parte de los Balcanes. Es un período de avances en el armamento y en la táctica, destacando la aparición



El escudo de Aragón y el emblema del libro abierto en el manuscrito de Marco Juniano Justino *Epítome Historiarum philippicarum Pompei Trogi*. (Fuente: Biblioteca Nacional de Francia, Ms. Latin 4956)

de nuevos tipos de buques —carracas y carabelas— y la generalización de la artillería embarcada. Hay otros adelantos, como la imprenta de tipos móviles inventada por Gutenberg, y está aflorando un cambio de paradigma en la filosofía, las ciencias, la cultura, la literatura y especialmente en las artes: el *Quattrocento*, el primer Renacimiento, gracias al cual podemos contemplar los retratos sobre diversos soportes del rey Alfonso (posiblemente el primer rey español del que tenemos imágenes fidedignas) y admirar su arco triunfal en la entrada del Castel Nuovo de Nápoles.

Nuestra colaboración se centrará en la actividad naval de este reinado bicéfalo, pues Alfonso fue por herencia rey de la Corona de Aragón con Sicilia y Cerdeña —Córcega fue por un tiempo sólo un estado vasallo y aún incompleto—, como Alfonso V (1416-1458) y, tras dominarlo por las armas, monarca de Nápoles, con el nombre de Alfonso I (1442-1458).

Aproximación a las cuestiones políticas y estratégicas

Alfonso el Magnánimo fue el segundo monarca de la dinastía Trastámara en Aragón; sucedió a su padre Fernando I, que fue infante de Castilla, regente de ésta a la muerte de su hermano Enrique III el Doliente, conquistador de Antequera y al fin rey de Aragón como consecuencia del Compromiso de Caspe.

Curiosamente, tanto Fernando como Alfonso y sus hermanos eran hombres de tierra adentro, nacidos en Medina del Campo, lo cual no fue óbice para que como soberanos de Aragón comprendieran el interés del comercio marítimo y la importancia del poder naval. Recurrimos otra vez a los *Anales* de Zurita donde habla de Alfonso: «... todo su pensamiento era sustentar la gloria que sus antecesores ganaron, señaladamente en las cosas de la mar...».

Su origen castellano y principesco explica muchas de las cuestiones políticas y estratégicas. Los hermanos de Alfonso tenían altos cargos y extensas posesiones en Castilla; defenderlas frente al rey Juan II y a una parte de la nobleza castellana

(especialmente contra el valido Álvaro de Luna) y ante su sucesor Enrique IV (y su consejero Juan Pacheco) fue causa de conflictos políticos, escaladas de tensión e incluso de una serie de disputas de mayor o menor intensidad. No hubo prácticamente guerra naval entre ambos reinos; tan sólo un ataque de la flota castellana a Orihuela y a Ibiza cuando ya se habían acordado las treguas de Majano, aunque aún no estuvieran en vigor.

Con los reinos de Navarra y Portugal la relación fue buena; respecto al primero conviene recordar que el segundo hermano de Alfonso, Juan, era monarca consorte de Navarra desde 1425 y rey titular desde 1441 (en 1458 heredará de Alfonso la Corona de Aragón, pues éste no tenía hijos legítimos); en cuanto al segundo, su hermana Leonor fue reina de Portugal. En cambio, el vínculo con Granada fue casi siempre tirante; si bien el pequeño Reino nazarí no tenía potencia para una guerra frontal, no dejó de dar disgustos al rey aragonés, con algún incidente fronterizo y muchos ataques al tráfico mercante; Alfonso cursó reclamaciones por vía diplomática, que por lo general no eran atendidas, y en ocasiones destacó unidades navales para tomar represalias, ejerciendo así acciones de disuasión.

Pasamos a Italia, un absoluto caos político. Multitud de Estados enfrentándose casi continuamente, a veces uno contra otro o formando cambiantes alianzas; fue la edad de oro de los *condottieri*. Expondremos a continuación lo imprescindible sobre los Estados con un papel importante en la mar, y adelantamos que uno de los ideales de Alfonso al heredar el Reino de Nápoles era acabar con esta desorganización, un disparate estratégico ante la cada vez más cercana amenaza turca; de alguna manera lo consigue, pues el Tratado de Lodi de 1454 traerá 40 años de paz estable... aunque no absoluta.

El gran enemigo en la mar de la Corona de Aragón fue tradicionalmente la República de Génova. Y lo seguirá siendo, si bien la situación ha cambiado a favor de la primera. Conviene que nos detengamos un poco más en este frente para aclarar algunas cuestiones. El conflicto había brotado un siglo antes, cuando en 1325 el rey Jaime II de Aragón inició la conquista de Cerdeña, a la que tenía derecho según lo acordado en la Paz de Anagni (1295) que puso fin a la guerra de las Vísperas Sicilianas. Esto es inaceptable para Génova, que abre un proceso de agresiones que va desde los ataques al tráfico rival hasta la guerra abierta, incluyendo la promoción y el apoyo de los brotes de rebeldía de una parte de la nobleza sarda; una erosión casi constante para la Corona de Aragón, especialmente dolorosa en épocas de carestía o de conflictos con otros; pero Aragón resistió.

Consideramos disparatada la comparación propuesta por algún autor expresada con la frase «Cerdeña fue el Vietnam de la Corona de Aragón»; no, no hay tal; en la mayoría de las acciones militares venció Aragón por tierra y por mar; Cerdeña no se abandonó, y fue conservada y traspasada a sus descendientes: los Reyes Católicos (el título siempre está en sus documentos oficiales), los de la Casa de Austria (hemos visto inscripciones suyas por las calles de Cagliari)

y Felipe V de Borbón, que la perdió por el Tratado de Utrecht, aunque pronto hizo por recuperarla (recordemos que el primer viaje de instrucción de la Real Compañía de Guardiamarinas fue a la guerra de Cerdeña).

Por otra parte, en la época de Alfonso el Magnánimo la Corona de Aragón llega a su cumbre, mientras que Génova está tocando fondo; poco antes había estado regida por Carlos VI de Francia (1396-1409) y por el duque de Monferrato (1409-1415); en los tiempos de Alfonso V estuvo sometida por el duque de Milán (1421-1435), y a la muerte del monarca pasó otra vez a la obediencia francesa siendo rey Carlos VII (1458-1461). Génova lo pasó mal en estos tiempos, llegó a sufrir una auténtica guerra civil —en la que uno de los bandos pidió ayuda a Alfonso— y durante varias décadas la Corona de Aragón contó con dos fortalezas en la propia costa genovesa: Porto Venere y Lerici.



Visión celestial sobre un puerto —tal vez imaginario— con atarazanas, varios tipos de embarcaciones y mucha actividad marinera en el *Salterio-Libro de Horas* de Alfonso V.
(Fuente: British Library, Ms. Add 28962, f. 67 v.)

La cuestión de Nápoles es de algún modo trasunto de otra vieja rivalidad, la que enfrentó a la Casa de Aragón con la de Anjou; pero con muchos matices.

La conquista de este Reino no es ni un designio ni un capricho del rey de Aragón, sino una oportunidad que se le ofrece de forma insospechada. En 1420 éste prepara una armada y se embarca en ella para garantizar su dominio sobre Cerdeña e intentar conquistar Córcega (que estaba también incluida en la cláusula secreta de la Paz de Anagni). Lo primero se consigue fácil y pronto; en Córcega las operaciones se desarrollan bien y se toma Calvi, pero Bonifacio, difícilmente expugnable, resiste el asedio. Estando en estas andanzas, la reina Juana II de Nápoles pide ayuda a Alfonso para sostener su inestable trono a cambio de nombrarle su heredero, lo que será el desencadenante de un proceso largo y complejo que sería imposible explicar con la deseable brevedad; un conflicto dinástico —provocado por la inconstante Juana y su senescal y amante—, al tiempo que una guerra civil entre napolitanos proaragoneses y proangevinos y, en cierto modo, también internacional (supuestamente por «mantener el equilibrio», pero con muchos intereses ocultos).

El juego de poder internacional hace que la cuestión de Nápoles pase a ser de la incumbencia de otros actores: el papado, que se está recuperando del fin del Cisma de Occidente y que actúa como juez y legitimador en las rivalidades territoriales, pero a veces es juez y parte; el ducado de Milán, el Estado terrestre más poderoso del norte de Italia, pero que tiene como rivales a Génova (a la que dominará un tiempo), la Florencia de Cosme de Médicis el Viejo y la República de Venecia (ésta su principal enemigo); el Reino de Francia, que apoya a la Casa de Anjou y ambiciona extender su dominio a Italia. Hay en estas décadas mucha política, muchas tiranteces y dos guerras por Nápoles: la primera es más bien una contienda civil; la segunda es internacional, ya que enfrenta a la Corona de Aragón con Milán, con su subordinada Génova —y por ello con más componente naval— y con otros. La victoria finalmente es para Alfonso, gracias a sus tropas y a sus barcos, a sus partidarios y a sus aliados, pero también fruto de su buen hacer y su prestigio.

Las relaciones con los países musulmanes del Mediterráneo son complejas. Ciertamente hay conflictos armados de mayor o menor entidad, muchos de ellos operaciones navales; pero el rey de Aragón busca la paz porque le interesa el comercio. En efecto, existió un comercio secular con los Estados norteafricanos que, especialmente en épocas de malas cosechas, era esencial para varios territorios de la Corona de Aragón; y también tratos comerciales de larga distancia con el Levante, que ofrecía artículos sumamente rentables. La relación con los reyezuelos de los pequeños Estados costeros es tirante pero cuidadosa, con rifirrafes, pero con más disuasión que ruptura, algo similar a lo relatado acerca del Reino nazarí. Respecto al sultanato mameluco de Egipto-Siria pasa algo parecido, aunque siendo un Estado más potente las demostraciones de fuerza también lo son. Y frente al expansivo Imperio otomano la situación es de total beligerancia, con diversas líneas de acción: políticas (establecimiento

de alianzas de defensa mutua), indirectas (apoyo a los territorios balcánicos atacados, especialmente a Albania) y directas (ataques por la flota con base en Kastelórizo, que también los hará sobre objetivos del sultanato mameluco).

Hubo más alianzas exteriores de la Corona de Aragón, pues para conseguir sus fines estratégicos buscó aliados en reinos muy remotos... hasta Etiopía. Tema interesante del que no nos ocuparemos por no tener incidencia en la guerra. En cualquier caso, el entorno político-estratégico era complejo, preludio del endemoniado escenario en el que tendrán que lidiar los reyes españoles en los siglos por venir.



Detalle de la *Tavola Strozzi*, atribuida a Francesco Rosselli (1472), donde se pueden ver el Castel dell'Ovo y el Castel Nuovo en el puerto Nápoles.

(Fuente: Museo Nazionale di San Martino, Nápoles)

Las operaciones navales

Un escenario complejo y cambiante obliga obviamente a actividades navales incesantes, de múltiple naturaleza y con muchos preparativos previos. Para hacer la guerra hay que conseguir financiación, reclutar guerreros, formar unidades, acopiar equipamiento y armas, transportar tropas, repuestos y víveres... una gran cadena de esfuerzos económicos y logísticos. Además, la guerra en la mar tiene sus exigencias propias, como son la construcción naval, el mantenimiento de los barcos, misiones de defensa del tráfico y de los puertos, de transporte y escolta; cada época es diferente, claro, y en la que nos ocupa hay problemas específicos, como conseguir remeros o transportar caballerías. Todo esto lo podemos rastrear por la huella que ha dejado en los archivos; pero esta cuestión excede del objetivo de este artículo. Tampoco vamos a tratar expresamente de la piratería en esta época, un tema complejo que exigiría farragosas

explicaciones. Dejamos el asunto en manos de especialistas (hay una referencia en la *Bibliografía*) y sólo diremos algo que seguramente es bien sabido: casi todos los que operan en la mar en la Edad Media practican piraterías varias, en paz y en guerra, militares y mercantes, almirantes y patrones... o al menos se les acusa de hacerlo; pero hay que hilar más fino. Los grandes personajes, con amplios medios y altas miras, no se dedicaban a esta actividad, aunque alguno de sus subordinados pudiera hacerlo esporádicamente; en general, las acciones de ataque al tráfico marítimo o a las costas enemigas se programan con objetivos estratégicos y casi siempre se enmarcan en situación de guerra declarada o al menos larvada.

Pasemos, por tanto, a las operaciones navales propiamente dichas. Un mero listado de las acciones marítimas en este reinado cubriría la extensión de este artículo. Nos parece más conveniente, sin embargo, ofrecer una explicación sectorial, con un comentario algo más detallado de algunos eventos destacados o polémicos.

Una primera cuestión es el *modus operandi* del despliegue de las fuerzas. Alfonso tiene muchos frentes abiertos y es un jefe militar ducho y prudente, pródigo en lecturas y atento a sus expertos consejeros; sus acciones son bien meditadas y a veces pueden parecer algo lentas, como el inicio de una partida de ajedrez entre grandes maestros. En los primeros movimientos garantiza su posesión sólida en Sicilia y Cerdeña, para después ir ocupando casillas, ya sean islas (muy importante Ischia, frente a Nápoles, como también lo será Kastelórizo desde 1450), ciudades portuarias (es fundamental Gaeta, pero también otras en varias zonas de Italia) o bien fortalezas costeras (los castillos de Nápoles, los de la costa ligure ya citados y algunos más en otros lugares). La toma u ocupación de estos puntos nodales exige puntualmente fuerzas navales; pero más adelante serán frecuentemente necesarias unidades navales para mantenerlos, abastecerlos, reforzarlos... a mayor despliegue más necesidad de buques.

La primera acción naval registrada en el reinado de Alfonso es un ataque a Argel por un grupo de galeras mandado por Pedro de Moncada (1418). En la primera mitad del reinado se atacaron también las Querquenes (según Zurita, aquí el objetivo principal era conseguir forzados para el remo), Djerba y Trípoli (en éstas participa el rey en persona). Pero en la segunda parte, el peligro viene de Levante; el sultanato mameluco de Barsbay (1422-1438) tiene una buena flota que somete a Chipre y trata de conquistar Rodas; los otomanos aún no poseen una gran armada (el cruce de Asia a Europa en 1448 se hace en barcos genoveses contratados), pero ya son muy peligrosos. De ahí la ocupación de Kastelórizo y el despliegue de unidades navales. Esta isla no se conquistó, sólo fue ocupada; es un pequeño islote a unos 100 km al este de Rodas que pertenecía a la Orden de San Juan y estaba abandonado; Bernat de Vilamarí lo aprovecha para establecer allí su base; las protestas de los sanjuanistas fueron en vano, pues el papa aprobó su tenencia por el rey de Aragón y Nápoles. Llamada entonces Castellroig, fue la posesión más oriental en el Mediterráneo de

la Corona de Aragón. Desde este asentamiento se hicieron ataques al tráfico enemigo —incluyendo al genovés y al veneciano cuando estas repúblicas lo fueron— y también a las costas musulmanas, siendo los más sonados los de Damietta (el viejo objetivo de las últimas grandes cruzadas) y Beirut; trabajo sucio, sí, pero con él se obtuvo un ventajoso tratado con el sultán egipcio.

Además, el apoyo a los Estados cristianos amenazados por mamelucos y otomanos se hacía, obviamente, por mar; a menudo con misiones puntuales, pero a veces mediante prolongados despliegues.

A partir de ahora vamos a hablar de las guerras de Italia, incluyendo en ellas la pugna contra Génova y empezando con una advertencia: los textos más elementales suelen exponer tan sólo los dos períodos de la conquista de Nápoles, lo que da una impresión falsa, ya que hubo mucha actividad naval entre ellos y aún más después de la conquista definitiva de la capital napolitana. Haremos por tanto cuatro partes:

Guerras en Italia-Parte I (1420-1423)

La primera campaña empieza como una operación para afianzar el dominio sobre Cerdeña y ampliarlo a la vecina Córcega. La nutrida flota la manda el rey en persona, con entre 25 a 30 galeras y galeotas con otras 50 velas de varios tipos de naves. Lo de Córcega se complica, pues dos ciudades fortificadas resisten defendidas por los genoveses: Calvi y Bonifacio. En esto el rey recibe una petición de ayuda de la reina Juana de Nápoles, que le ofrece a cambio hacerle su heredero; la mitad de las galeras y galeotas se dirigen a Sicilia, donde toman un convoy de naves con vituallas, armas y hombres, que basta para que se retiren los enemigos de la reina. Llega el mal tiempo y la mayor parte de la flota pasa a Sicilia para invernar, aunque siguen los asedios; Calvi terminará rindiéndose, pero Bonifacio no, pues una flotilla de grandes naves genovesas bien armadas logra entrar en el puerto y aprovisionarlo... Punto para Génova. El hecho es que todo ha cambiado al convertirse Alfonso en príncipe heredero de Nápoles, que además conlleva la tenencia del ducado de Calabria.

En primavera, Alfonso se pone en marcha hacia Nápoles, ya que su adopción por la reina ha sido ratificada por el papa; avanza con prudencia, haciendo escalas, enviando tropas por delante... y desatendiendo lo de Córcega al dar más prioridad a esto. En verano está en Nápoles y tiene que ocuparse de su defensa frente al partido proangevino y Génova, lo que sale bien; va controlando la Tierra de Labor y la costa al sur de Nápoles con apoyo naval; en octubre una flotilla de 12 galeras (Romeu de Corbera) vence a otra genovesa de 10, capturando cinco de ellas y a su almirante... Punto para Aragón.

La situación no es estable porque la reina no lo es; en la primavera de 1423, el movimiento antiaragonés avanza; empieza la guerra civil, el pueblo napolitano se subleva y en la ciudad el rey sólo conserva los castillos costeros (Castel

Nuovo y Castel Dell'Ovo). Pronto llega una flota de refuerzo desde Barcelona, 22 galeras y ocho naves gruesas (Juan Ramón Folch de Cardona), que le permite hacer una batalla urbana en Nápoles, dura e indeseada, con un incendio fortuito que daña parte de la ciudad. Tregua, cambio de prisioneros y al fin revocación de la adopción real. Alfonso atiende los consejos que le sugieren retirarse.

En la retirada hay dos movimientos muy importantes. Uno, la toma de Ischia por medio de una fuerte batalla naval y terrestre; la isla será bien fortificada (sigue actualmente presidida por el gran Castello Aragonese) y siempre permanecerá en manos de Alfonso... Un buen tanto a favor. El otro, un ataque a Marsella, la capital de la Provenza angevina, una acción de represalia; una ciudad grande y rica, bien defendida, pero en la que la flota del rey consigue entrar rompiendo las cadenas del puerto; Marsella también sufrió un incendio parcial y un saqueo (Zurita nos dice que, por orden del rey, las mujeres fueron respetadas); las cadenas que cerraban dicho puerto pueden verse en la Catedral de Valencia.

Guerras en Italia-Parte 2 (1423-1432)

Imitando a los historiadores del Antiguo Egipto, podemos llamar «período intermedio» al comprendido entre 1423 y 1432. Son años en los que el rey Alfonso está en la península ibérica atendiendo los problemas con Castilla, de los que no hablaremos aquí, aunque sigue habiendo mucha actividad naval por todas partes. Algunos hechos ya los hemos citado: el ataque a las Querquenes, la acción de represalia contra Granada, la ofensiva castellana en Orihuela e Ibiza. Continuamos con los sucesos de Italia.



El impresionante castillo aragonés de Ischia. (Fuente: www.wikipedia.org)

Un tema clave es que Alfonso conserva muchos territorios italianos en su poder, además de Sicilia y Cerdeña. En Nápoles tiene parte de la ciudad y los castillos costeros, y muy cerca Castellammare, Gaeta, Sorrento y las islas de Ischia y Prócida, además de posesiones en la Baja Calabria, territorios que intenta proteger, con éxito sólo parcial, para lo cual va a nombrar virreyes, gobernadores, castellanos y mandos navales; el principal, su hermano más joven, el infante Pedro.

Otro tema clave es la debilidad de Génova, en estos años sometida al duque de Milán Filippo Maria Visconti, que ha expulsado al dux Tommaso di Campofregoso y ha puesto un gobernador propio. El destituido pide al rey de Aragón su ayuda, y con ella desatará una guerra civil genovesa, con dos partidos y la división del territorio de la República.

Las primeras acciones de este período son favorables al bando angevino, que con el apoyo de Génova va tomando posesiones aragonesas (Gaeta, Prócida, Castellammare, Sorrento); pero la crisis genovesa facilitará que el proceso no siga adelante: Ischia y los castillos costeros napolitanos son abastecidos desde Sicilia (naves escoltadas por 25 galeras); esta misma flota parte luego hacia el norte para apoyar a los genoveses contrarios al duque de Milán; con la ayuda de la parcialidad genovesa y de los florentinos se van ocupando o tomando villas y castillos de la costa de Génova, forzando a que se inicien negociaciones, que acaban con un pacto entre Aragón y Milán que mantiene el *statu quo*; el rey aragonés quiere Calvi (que se ha rebelado y ha abierto sus puertas a los genoveses) y Bonifacio; el duque milanés se los promete, pero pide tiempo para convencer a sus partidarios en la República; así pues, entrega como garantía las fortalezas de Porto Veneris y Lerici, en la costa sureste de Génova; ambas permanecerán en poder de Alfonso durante todo su reinado.

A partir de aquí la guerra naval se ralentiza, claro. En Italia la conflagración es terrestre; hay avances angevinos en Calabria y mucho politiquero, que se traduce en cambios de alianzas, conspiraciones y traiciones... lo normal. Pero el rey de Aragón ha logrado mantener sus bases avanzadas y, ya más o menos solventados los problemas con Castilla, se prepara para volver a la demanda del Reino napolitano.

Guerras en Italia-Parte 3 (1432-1442)

La conquista de Nápoles se hace en estos años, aunque la entrada triunfal del rey en la ciudad se produce a principios del año 1443. Un largo período, con muchos avatares, mucha guerra terrestre y no tanto naval... la larga «partida de ajedrez». La biología favoreció a Alfonso, pues entre 1432 y 1435 fallecieron Giovanni Caracciolo (el favorito de la reina, que fue asesinado), Luis III de Anjou y la propia reina Juana II. Esto allana el camino, pero no llega a hacerlo fácil, dado lo intrincado de la política italiana.

La guerra naval no sólo se hace en Italia, sino que en estos años se preparan las expediciones a Djerba y Trípoli (¿para obtener financiación? Es muy posible). Pero curiosamente sólo hay una gran acción, la batalla de Ponza de 1435; en cambio se realizan muchos tránsitos, aprovisionamientos, operaciones conjuntas sobre la línea de costa y comunicaciones por mar de todo tipo.

La escuadra real de operaciones sale de Barcelona y su entidad es similar a la anterior (un cronista habla de 26 galeras y nueve naos gruesas, sin más detalles), pero no va a Nápoles, sino que hace un *tour* Cerdeña-Sicilia-Túnez-Malta-Sicilia, y tras la internada se pone otra vez en marcha: Siracusa-Mesina-Ischia-Trápani-Trípoli-Mesina... Contamos todo esto para que se vea el proceso lento y prudente, trufado por vicisitudes políticas, y se entienda que es casi imposible cuantificar la flota del rey de Aragón en cada momento.

Llegamos a abril de 1435 y por fin el rey y su flota se mueven decididamente hacia Nápoles, incorporando Capua y poniendo asedio a Gaeta; y es aquí cuando aparece la armada genovesa y se libra la extraordinaria batalla naval de Ponza. Sí, es un combate muy especial, tanto por su desarrollo como por sus consecuencias, y tal vez por sus prolegómenos, pues puede ser que hubiera algún trato secreto previo o al menos avisos con información privilegiada. No podemos hacer aún un análisis preciso por la falta de concordancia de fuentes e interpretaciones y además podría resultar demasiado extenso; diremos algunas cosas para intentar aclarar lo imprescindible frente a tópicos y errores acumulados.

Contra lo que venimos refiriendo, no es una batalla de galeras; el almirante genovés Biaggio Aseretto, viendo su inferioridad en este tipo de buques (tres contra siete), decide descartarlas, embarcando sus tropas en las naves; tiene 13, de las cuales ocho son carracas bastante bien artilladas; se encuentra en un *impasse* y le sale bien. La flota aragonesa es más numerosa y teóricamente más potente; están el rey y sus tres hermanos con la flor y nata de la nobleza y los caballeros, confiados plenamente en la victoria, con mandos navales avezados pero cuyos consejos seguramente no fueron tenidos en cuenta. En el combate se usará profusamente la artillería, aunque sin duda no fue determinante por ser entonces muy poco eficaz. En todo caso, el marqués de Santillana (hijo del gran almirante de Castilla Diego Hurtado de Mendoza) lo cuenta en la estrofa LXVII de la *Comedieta de Ponza*:

«Las gruesas bombardas e rebabdoquines / de nieblas fumosas el aire enllenaban / así que las islas e puertos confines / apenas se vían, nin se devisaban...»

La táctica pudo ser un amago de fuga por parte de las naves genovesas que provoca una persecución desordenada de la enemiga —uno de los recursos ya antes muy bien empleados por Roger de Lauria y Ferrán Sánchez de Tovar—, lo que se aprovecha para cercar y capturar la nave real. ¿Fue una genialidad táctica? ¿Fue un tiro a la desesperada? Tal vez nunca lo sabremos, pero casi sin duda jugaron la suerte (maniobrar las grandes carracas un 5 de agosto en el

Mediterráneo exige que sople un viento fuerte y entablado) y el exceso de confianza.

En la batalla fueron capturados el rey de Aragón, el de Navarra, el infante Enrique (el infante Pedro, embarcado en una galera, pudo retirarse) y muchos nobles y mandos; en general, fueron muy bien tratados, con la excepción de dos jefes navales considerados peligrosos enemigos de Génova, el castellano Gutierre de Nava y el valenciano Francisco de Belvis. Pero este gran desastre termina bien. El rey de Navarra fue pronto liberado y sus hermanos no tardaron mucho, tras hacer un pacto Alfonso (que había sido llevado a Milán y tratado como un invitado regio) con el duque Filippo Maria Visconti para repartirse Italia; los nobles se fueron liberando tras pagar rescates (el más elevado fue precisamente el de Gutierre de Nava); solamente Francisco de Belvis murió en prisión.

Tenemos algo que aclarar sobre la *Comedieta de Ponza*. Algunos autores hablan de ella como si fuera una parodia o una sátira, y para nada lo es, aunque el título sea engañoso. Emulando a Dante, el autor llama a su obra «comedia» porque el suceso termina bien; y modifica el título a «comedieta» por modestia —o falsa modestia—, algo habitual entonces, pues muchos autores se manifiestan indignos de compararse con los grandes genios del pasado. La obra es un poema épico, extenso, cultísimo, lleno de referencias al mundo clásico; a los infantes de Aragón los describe como héroes homéricos y pone a la ciega Fortuna como la fuerza generatriz de los resultados.

Sigue la guerra, que será larga, difícil y con alternativas; parte de ella es terrestre y parte en territorios que no están dentro del Reino de Nápoles; el jefe del bando enemigo ahora es Renato de Anjou, un buen militar; casi es peor la enemistad del papa Eugenio IV, pese a que Alfonso siempre insistirá en ser un fiel apoyo de la Iglesia. El avance es lento, se van tomando o se entregan Gaeta, Terracina, Trani, Salerno, Aversa, Bari, Benevento, Capri, Pozzuoli y Nápoles. La única pérdida notable en esta etapa fue el Castel Nuovo de Nápoles, que consiguieron tomar los genoveses en 1439, aunque el rey no le dio mucha importancia porque las demás operaciones iban bien.

El hueso duro de roer fue la ciudad de Nápoles, asaltada tres veces; en el segundo intento encontró la muerte el infante Pedro, cuando un tiro de bombardas le destrozó la cabeza. Precisamente las operaciones en torno a la ciudad tienen un fuerte componente naval; su resistencia se debió a que fue aprovisionada varias veces por naves genovesas (ahora Génova ya no dependía de Milán) y provenzales; las entradas se hacían aprovechando temporales duros que impedían la navegación de las galeras. En todo caso, hay muchos documentos reales con órdenes de construcción, reparación, armamento y despliegue de galeras, y parece que se cumplen, pues la superioridad en la mar se va haciendo patente en los dos últimos años de la guerra.

Alfonso logra entrar en Nápoles en junio de 1442, sin saqueo; pero aún queda trabajo por hacer; hay en la ciudad tres castillos que resisten, quedan

algunos enemigos a batir y unos pequeños focos de resistencia en Apulia y Calabria. Todo ello se resuelve pronto, y por fin el Magnánimo hace su entrada triunfal en Nápoles el 23 de febrero de 1443.

Guerras en Italia-Parte 4 (1442-1458)

Podría pensarse que con el logro del objetivo principal llegaría la paz, pero no es así. Las perturbaciones bélicas seguirán adelante con muy pocos intervalos de relativa calma; habrá guerra en Castilla, en varias partes de Italia, en la Hélade y los Balcanes; aquí el turco avanza casi inexorablemente y sólo es detenido en Albania gracias al apoyo del rey Alfonso. Lo de Italia, que es lo que nos ocupa ahora, viene en parte pautado por los otros sucesos, aunque en verdad es lo prioritario para Alfonso; y la guerra en Italia tiene casi siempre un fuerte componente naval, que el rey también conoce, pues una de sus primeras órdenes en Nápoles es ampliar el astillero para lograr tener y mantener una escuadra napolitana de 26 galeras.



Tropas y galeras de Alfonso el Magnánimo sitiando Piombino (1448). Manuscrito *Hesperis*, de Basinio da Parma. (Fuente: Biblioteca Nacional de Francia, Ms. 630, f. 26r)

Las causas de las guerras en Italia son diversas. Por una parte, el rey Alfonso trata de recuperar para la Iglesia los territorios que ésta perdió en las contiendas anteriores. Por otro lado, las relaciones son cambiantes entre los Estados, que algunas veces se coaligan contra él, por lo que habrá conflictos de diferente intensidad con Venecia (que tras la caída de Constantinopla tributará al turco), Florencia (se hará contra ella una prolongada guerra en la Toscana) y, por supuesto, Génova (que alterna períodos de amistad y de enemistad). Si añadimos la crisis en Milán tras la muerte del duque Visconti, algunas rebeliones y la persistencia de la demanda de Córcega por Alfonso, tenemos el estadiillo completo.

En todos estos conflictos la actividad naval es incesante. Podemos citar dos batallas navales menores, ambas victorias de las galeras de Aragón: una frente a los florentinos cerca de Piombino (1448) y otra contra los genoveses en Ponza (1454), esta última una astuta victoria de Bernat de Vilamarí. Pero hay muchas más acciones en las que la flota participa en operaciones conjuntas (en el Adriático con base en Fermo, en el asedio de Piombino, en la toma de Vada, en la ocupación de Orbetello...).

Los últimos cinco años merecen un trato aparte. La caída de Constantinopla en 1453 lleva a la concordia entre cristianos promovida por el papa y por el rey Alfonso; no es fácil, pero se va logrando; ya dijimos que se firmó una paz general en Lodi (1454). Se decide concentrar una gran flota combinada en Sicilia, unas 30 galeras de la Iglesia y del rey, y hasta el de Portugal se ofrece a enviar algunas suyas. Pero en este momento salta el conflicto con Génova, cuyo dux, Pedro de Campofregoso, ha conseguido su plaza con la ayuda de Alfonso con la promesa de entregarle las ciudades de Córcega, que no cumple. La flota al mando de Bernat de Vilamarí abandona la concentración y parte hacia Génova; en Barcelona se arman galeras «a furia», como nos dice Zurita; la flota toma la ciudad de Noli y dos fortalezas costeras genovesas y por fin pone sitio a la capital de la República con 30 galeras; el dux se pone en manos del rey de Francia, que envía tropas al mando de Juan de Anjou, hijo de Renato. En este momento clave fallece Alfonso (27 de junio de 1458), con lo que se levanta el sitio de Génova *sine die*... ¿Otra vez la diosa Fortuna?

Si lo desea el lector puede completar la cuenta de puntos a favor y en contra en la partida; nuestra opinión —discutible como todas— es que el balance es favorable al rey de Aragón.

Postrimerías

Hay aspectos de la época de Alfonso el Magnánimo que solamente hemos esbozado o que sencillamente no hemos tratado. Sea benévolo el lector, pues se debe a la limitada extensión que ha de tener esta colaboración. Temas como las nuevas tipologías de buques o el progresivo desarrollo de la artillería sólo quedaron insinuados; en este último campo podríamos añadir que aparece el armamento

portátil (Zurita habla de muy numerosas «espingardas»). Para paliar estas carencias, aportamos una selección de imágenes, que se completa con la bibliografía.

Respecto a la arqueología submarina del período, los lectores no se pierden mucho, ya que no tenemos noticias de hallazgos de galeras o galeotas de la flota de Aragón de esta época y escasean los hallazgos de otros tipos de naves que pudieran ser utilizadas en la guerra naval, como naos y carracas. Tal vez sólo un pecio vale la pena, el llamado *Isola dei Cavoli-B*, una nave mercante de la Corona de Aragón de mediados del siglo XV que, además de su carga comercial, llevaba muchas piezas de artillería.

Esperamos haber conseguido presentar con claridad suficiente la época que les tocó lidiar al rey Alfonso V de Aragón y a sus hermanos; años en los que acaban el Cisma de Occidente y la Guerra de los Cien años, pero también se extingue el Imperio bizantino y surgen dolorosas guerras civiles. Tiempos difíciles, sí, pero... ¿cuáles no lo han sido?



Restos del pecio *Isola dei Cavoli-B* en exposición en el Museo Arqueológico de Villasisimus (Cerdeña). (Fotomontaje del autor)

Los infantes de Aragón vivieron vidas tumultuosas que afrontaron con valor y entrega. Tuvieron defectos, pero también algunas virtudes por encima de otros personajes de su tiempo. Los dos mayores fueron protagonistas de largos reinados, en los que supieron sobrellevar grandes dificultades: el prestigioso Alfonso, más orientado a lo internacional, y el incombustible Juan, padre de Fernando el Católico, rigiendo sucesivos reinos. Los dos menores murieron en actos de guerra, Pedro ante los muros de Nápoles y Enrique por una herida recibida en la batalla de Olmedo.

La guerra naval fue continua en estas décadas, con innovaciones y desarrollos; con diversos enemigos y diversas misiones; con muchas victorias y algunos reveses. Se llevó a cabo un gran esfuerzo que mereció la pena pues, aunque no se consiguieron todos los objetivos, se volvió a demostrar el altísimo nivel de los marinos y de sus naves, se mantuvo lo que los antepasados habían conquistado y aún se añadió una gran conquista, una última gran joya como remate de la Corona de Aragón.

Respecto al rey Alfonso es bastante lo que hemos dicho, aunque seguramente merezca más. Vamos a añadir algo en su favor; hay tratadistas que lo vapulean bastante, tratándolo de ambicioso, rencoroso, cruel y... jefe de piratas; esto último, como dejamos aclarado anteriormente, no lo vamos a discutir; pero respecto a las tres primeras acusaciones, la defensa se basa en hechos probados: tuvo muchos enemigos, pero no sabemos de ninguno de ellos que muriera apuñalado, decapitado, envenenado ni que se cayera casualmente por una ventana. Permítasenos acabar con una cita de su testamento que podría ser una foto final en la que se muestra su grandeza de ánimo y la importancia que le dio a la guerra naval:

«... dejó ordenado que se distribuyesen sesenta mil ducados en la armada de galeras que había de ir contra el turco y librasen de sus galeras a todos los forzados y a los presos a instancia del fisco...»

BIBLIOGRAFÍA

- ABULAFIA, David: *La guerra de los doscientos años. Aragón, Anjou y la lucha por el Mediterráneo*. Barcelona: Pasado y Presente, S. L., 2017.
- AMETLLER, José: *Alfonso V de Aragón en Italia y la crisis religiosa del siglo 15; obra póstuma de José Ametller y Vinyas, revisada y dada à luz por Jaime Collrell*, Gerona P. Torres, 1903, reediciones 2011 y 2018.
- DURÁN, Daniel: *Kastellórizo, una isla griega bajo el dominio de Alfonso el Magnánimo (1450-1458)*. Barcelona: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2003.
- GIMÉNEZ SOLER, Andrés: *Itinerario del Rey Don Alonso de Aragón el que ganó Nápoles*. Zaragoza: Ed. Mariano Escar, 1909.
- MARINESCU, Constantin: *Alphonse V, roi d'Aragon et de Naples, et l'Albanie de Scanderbeg*. Bucarest, 1924.
- PUJOL I HAMELINK, Marcel: «La construcción naval y la navegación bajomedieval en la Corona de Aragón: Un estado de la cuestión». *Índice Histórico Español*, n.º 130, pp. 71-105, 2017.
- RYDER, Alan: *Alfonso the Magnanimous, King of Aragon, Naples and Sicily, 1396-1458*, p. 331. Oxford University Press, 1990.
- SANTAMARÍA, Álvaro: «Precisiones sobre la expansión marítima de la Corona de Aragón». *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, n.º 8, pp. 187-255, 1990-1991.
- UNALI, Anna: *Marineros, piratas y corsarios catalanes en la Baja Edad Media*. Editorial Renacimiento. Colección «Isla de la Tortuga», 2007. Edición original italiana de Cappelli, Bolonia, 1983.
- JURITA, Jerónimo: *Anales de la Corona de Aragón // Para el reinado de Alfonso V. Desde Libro XII, cap. LX hasta Libro XVI, cap. XLVII*, pp. 1.562-1.580.

Guardia militar en El Prat, 1925.
(Archivo Histórico de la Armada, sede «Juan
Sebastián de Elcano»)



EL LIBRO DEL CONSULADO DEL MAR Y LAS ORDENANZAS DE SEGUROS DE BARCELONA

Manuel MAESTRO LÓPEZ
Presidente del Círculo Letras del Mar

A BARCELONA

*La mar dorm a tes plantes besant-les com vassalla
que escolta de tos llavis lo codi de ses lleis;
i si li dius «enrera!» fa lloc a ta muralla
com si Marquets i Llances encara en fossin reis.*

Jacint Verdaguer

Introducción



ACIA finales del siglo XIII la Corona de Aragón alcanzaba los límites de su expansión meridional a costa de los Estados musulmanes de la Península. Ello coincidía con un momento de gran expansión económica, especialmente catalana. Por ello, el esfuerzo expansionista, militar y comercial de la Corona de Aragón hacia el Mediterráneo tuvo como objetivo la apertura de nuevas rutas comerciales e ingresos a la nobleza aragonesa. La Corona de Aragón se apoderó de las islas Baleares, luego de Cerdeña y entró en conflicto con la casa de Anjou por el control de Sicilia. A estos logros se añadió la gesta de la Gran Compañía Catalana en Bizancio contra los turcos de Anatolia. Estos almogávares acabaron apoderándose de los ducados de Atenas y Neopatria (región de Tesalia), ampliando con ello la presencia de la

Corona de Aragón en el Mediterráneo mediante el grito: ¡*Desperta ferro!*

La expansión marítima de la Corona de Aragón tuvo lugar entre el último cuarto del siglo XIII y el primer cuarto del XIV. Con anterioridad asistimos a



Mar Mediterráneo. (Fuente: www.alamy.com)

algunos precedentes de la expansión marítima, caso de las conquistas de Jaime I (1213-1276), muy especialmente a la incorporación de Mallorca. Transcurrida la fase de la expansión marítima, el reinado de Pedro IV el Ceremonioso (1336-1387) estuvo caracterizado por la política reintegracionista en el Mediterráneo.

Los barcos y flotas de los reyes de Aragón se convirtieron en uno de los principales activos militares de la Corona, y ello se debió, en buena medida, a la excelente tradición constructiva de los astilleros de las costas catalanas, valencianas y balear, capaces de tomar parte activa en todas las mejoras del arte de la guerra, la construcción naval y la navegación en el Mediterráneo de los siglos XIII y XIV.

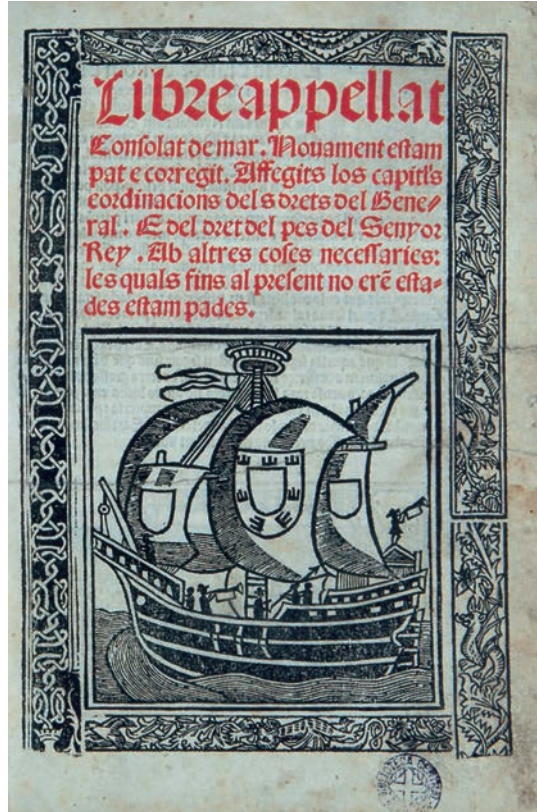
Respecto al tema central del presente artículo, debemos diferenciar entre el Consulado del Mar y el *Libro del Consulado del Mar*. El primero es una corporación profesional que agrupaba a las gentes del mar en defensa de sus intereses económicos, con unas funciones similares a las actuales de las cámaras de comercio, e igualmente como tribunal especial en cuestiones de comercio marítimo. También regulaba la existencia de cónsules, como autoridad delegada del poder real de los que son sucesores las actuales oficinas consulares. El segundo es una obra que recopila las leyes y costumbres marítimas dispersas en los Derechos romano, griego, bizantino, rodio, italiano, francés y español. Por último, hay que aclarar la confusión existente entre esta obra y las *Ordenanzas sobre seguros marítimos de Barcelona*, siendo habitual atribuir al *Libro del Consulado del Mar* ser la primera ordenación de seguros existente en el mundo, lo que no es cierto.

El *Libro del Consulado del Mar* vio la luz en Barcelona en el siglo XIII, durante el reinado de Jaime I el Conquistador, debiéndose su nombre al consulado de dicha ciudad; no recogiendo legislación alguna referida al seguro marítimo, siendo su primer ejemplar conocido el escrito entre 1436 y 1484. Las *Ordenanzas sobre seguros marítimos de Barcelona*, que sí son las primeras conocidas en el

mundo, datan de 1435, y de ellas se hicieron eco posteriores ediciones del *Libro del Consulado del Mar* que las incorporaron como anexo de la obra. Al ser el *Libro* un código marítimo universal, que estuvo en vigor hasta el siglo XVIII, fue obviamente un extraordinario difusor de las Ordenanzas que incorporó a la obra; no obstante se ocupa de otro tipo de coberturas aseguradoras ya que, en su título III, regula los accidentes del trabajo de los navegantes.

Parte I. El *Libro del Consulado del Mar*

Como hemos visto antes, el *Libro del Consulado del Mar* nos aparece como una recopilación de distintos textos de diferentes épocas y procedencias de Derecho marítimo, entre las que destaca una redacción de usos y costumbres de mar vigente desde antiguo en las costas del Mediterráneo, acompañada de bases para la regulación legal de diversos aspectos de la navegación y comercio marítimo así como su organización corporativa y judicial. Tenemos las *Ordenanzas de Ribera* de 1258, que fueron aprobadas al año siguiente de establecerse una «Universidad de Prohombres de Ribera», pues las siguientes ediciones se editaron por Jaime I con el objeto de reparar las riberas. Del *Libro* no se conserva la primera edición, pero no hay duda de su existencia, pues las siguientes hacen reiterada referencia al mismo, lo que constituyeron las primeras *Costums de la Mar*, cuyo punto de apoyo lo ofrece el rey Pedro el Grande en 1283, estableciendo el Consulado del Mar en Valencia, atribuyendo a los cónsules la competencia para resolver las disensiones que se produjesen entre mercaderes y hombres de mar. Marsella disputó la cuna de la



Libro del Consulado del Mar.
(Imagen facilitada por el autor)



Cubierta del *Libro del Consulado del Mar*, editado en la ciudad de Mallorca en 1320.

(Fuente: www.wikipedia.org)

obra a Barcelona, pero es indiscutible que nació en la capital catalana. Como prueba está que las monedas de referencia aparecen siempre en el *Libro* en divisa barcelonesa y los fletes cuadran tomando Barcelona como punto de partida.

El contenido de la obra no es original, ni es fruto de la labor de juristas, y tampoco es una ordenación oficial, sino una serie de normas de carácter privado, debido a los varios autores, navegantes y expertos mercaderes que llevaron a cabo las recopilaciones que no se refieren exclusivamente a Barcelona, sino que su ámbito se centra en todo el mar conocido, fundamentalmente, el Mediterráneo. El motivo principal que movió a los editores fue adaptarse a la profunda renovación

económica del comercio naval catalán en el siglo XIII. Su difusión fue rápida ya que se extendió a puertos próximos como Valencia y Tortosa. El cuerpo original del texto, las *Costums de la Mar* tuvo un carácter dinámico que se amoldó a las exigencias de cada nueva circunstancia vigentes en el ámbito mediterráneo, finalizándose en el siglo XIV, aunque lo ampliaron en las siguientes ediciones, básicamente con las sucesivas copias que se hicieron del *Consulado* hasta configurarse las *Ordinacions* emanadas de las autoridades municipales de Barcelona en asuntos de mar o mercantiles, establecimientos consulares o seguros marítimos de finales del siglo XIV y durante el siglo XV. Las ediciones posteriores recogieron esta tradición y la ampliaron hasta configurarse en el siglo XVI una forma definitiva con el título *Libro del Consulado del Mar*. Merece destacarse que en la edición del año 1494 y posteriores del *Libro*, se insertaron las *Ordenanzas de los magistrados de Barcelona sobre Seguros Marítimos*, que fueron las primeras en la materia de las que se tienen conocimiento. Existen otras compilaciones fundamentales del Derecho Mercantil en la Edad Media: las *Roles de Oleron* de origen francés del siglo XII o XIII y la *Liga Hanseática* poderosa alianza germana que dictó leyes para todas las ciudades confederadas.

No corresponde exponer aquí el contenido institucional del *Libro del Consulado de Mar* debido a que ello requeriría elaborar un verdadero tratado de Derecho Marítimo, señalemos únicamente, como hace el profesor Font Rius, que el aspecto más importante radica en la regulación de los contratos marítimos, el fletamento en el que se estipula un flete o nolit; es decir, el precio que se paga por el transporte de mercancías en la nave.

La comenda como contrato entre unos mercaderes o comitentes que confían sus mercancías o su dinero al capitán o patrón de la nave para que, como comanditario, negocie con ellos en ultramar a cuenta de los comitentes y mediante una retribución o comisión que consiste en una parte de los beneficios. También debemos señalar la admisión del principio espiritualista en la celebración de los contratos de modo que para determinar su validez, se atiende prioritariamente a la existencia de una voluntad concorde de las partes y no a la forma en que ésta se ha manifestado.

El *Llibre del Consolat de Mar* en su texto impreso es una versión editada en Cataluña del Derecho marítimo mediterráneo y también es el resultado de un proceso de formación complejo y policéntrico, basado fundamentalmente en una tradición cultural común que, partiendo de Cataluña, se extendió por todos los países catalanes de la Corona de Aragón y basado, al mismo tiempo, en las peculiaridades de las diversas corporaciones consulares y ciudadanas que intervinieron en su configuración. Pedro el Ceremonioso concedió a Barcelona su Consulado de Mar diciendo que estaría bajo la misma forma que el de Mallorca, *sub ea sílices forma qua concessum est civitati Maioricarum*. Las costumbres se adaptaron de Valencia a Mallorca, y de ahí a Barcelona.

Capmany dice que a causa de esas adaptaciones los siete primeros capítulos trataban de asuntos que solo eran útiles para los cónsules de mar de Valencia, siendo añadidas indiscriminadamente varias leyes y ordenaciones barcelonesas. También dice que la parte correspondiente a las ordenaciones conocidas como *Consolat del mar* no fue copiado de Mallorca ni de Valencia, sino que fue compilado de las propias costumbres barcelonesas conocidas como *Llibre del Consolat de Mar*, y que el estar compilado con las ordenaciones valencianas en imprentas barcelonesas habría causado confusiones en autores posteriores, que les habrían dado un origen valenciano cuando en realidad hubiesen sido de Barcelona.

La primera edición impresa data del 14 de agosto de 1502. La parte I consiste en 43 capítulos que prescriben los métodos para escoger a los cónsules del mar y los jueces de apelación en Valencia, las competencias jurídicas de cada uno, y las regulaciones procedimentales de las adjudicaciones de casos llevados ante ellos. Los artículos 44 y 45 fueron descartados, probablemente por ilegibles, y se referían a cargamentos en dirección a Alejandría. La parte II consistía en los artículos del 46 al 334 de las leyes del año 1343. La primera área, del artículo 46 hasta el 297, se ocupa de las costumbres generalmente aceptadas del comercio marítimo, mientras que la segunda área, del artículo 298 hasta el 334, se ocupa



Libro del Consulado del Mar.
(Fuente: www.alamy.com)

de los corsarios, pirateo, expediciones de fuerzas navales armadas, convoyes, seguro marítimo, letras de cambio, y otras materias diversas. En el manuscrito original en la Bibliothéque Nationale en París, aparece la siguiente inscripción al final del artículo 217: *El llibre acaba aquí. Gloria a Jesús Cristo. Amen.*

La edición de 1914 del *Libro del Consulado del Mar*, editada por Ernest Moliné y Brasés es una de las ediciones completas que no recoge solo las antiguas costumbres anteriores a la primera compilación, habiendo sido completado con aportaciones posteriores. Contiene el reglamento de los cónsules de mar de Valencia (1 a 45); las costumbres marítimas de Barcelona (46 a 297); las ordenaciones para buques armados que vayan al corso y para armadas que salgan a la mar (298 a 334); el cronicón de las promulgaciones; los capítulos del rey don Pedro; las ordenaciones de los consellers de Barcelona

para el Consulado del Mar de Sicilia; las ordenaciones de los consellers de Barcelona sobre hechos marítimos del 21 de noviembre de 1435; leyes y ordenaciones del *Recognoverunt Proceres* sobre casos marítimos y mercantiles; las ordenaciones de los consellers de Barcelona sobre seguros marítimos; los capítulos y ordenaciones de la Corte General del Capítulo general de Barcelona del 8 de octubre de 1481. El *Libro del Consulado del Mar* estuvo vigente en Barcelona hasta 1829, cuando fue sustituido por el *Código de comercio* español, inspirado en la legislación francesa. Hay que considerarlo pues, como una de las aportaciones mediterráneas a la civilización occidental e incluso al Derecho Internacional.

Parte II. Sobre el Seguro Marítimo y Barcelona. Orígenes

Las primeras formas de seguro datan de la Edad Antigua en las civilizaciones griegas, romanas o babilónicas. En este período buscaban proteger tanto sus intereses personales como de la comunidad. Vivían en pequeños grupos y, a través de la colaboración, hacían frente, entre todos, a los infortunios. Además, se dieron cuenta de que al unirse en grupo era más fácil enfrentarse a las adversidades como encontrar alimentos, cazar animales o enfrentarse a otras desgracias que les fueran sucediendo, por ejemplo, si una familia quedaba desamparada, el grupo asumía la responsabilidad de protegerla. Se trataba de una colaboración solidaria.

Los antecedentes del actual seguro los encontramos entre los mercaderes babilónicos unos 3.000 años antes de Cristo. Todos asumían la pérdida de mercancías al atravesar el país. Esto se conocía como «préstamos a la gruesa» donde una persona física prestaba dinero a otra por el valor de ciertos objetos que llevara en sus mercancías. Hacia el 2250 a. C. esta práctica se legalizó y se conoció como parte del *Código de Hammurabi*. Una costumbre que se basaba en la solidaridad vecinal y que cubría cualquier contingencia imprevista. Según el acuerdo con el que se entraba a formar parte del grupo, se podía reponer desde una nave a un animal muerto. Este sistema ya preveía un modo de indemnización a la esposa en caso de fallecer el cónyuge. Los hebreos también contemplaban estas prácticas tal y como se reflejan en el *Talmud de Babilonia*, donde los trabajadores en puestos públicos de la sociedad se dedicaban a recaudar impuestos para crear un fondo comunitario y hacer frente a situaciones que pudieran surgir.

Origen del Seguro Marítimo

El comercio marítimo de Rodas (Grecia) también se hace eco de los «préstamos a la gruesa», adoptándolos para proteger sus barcos y sus cargas. De esta forma, una persona física tomaba préstamos con el valor de la mercancía; sin embargo, los intereses eran muy altos, alrededor de un 15 por 100. En Grecia también existía una asociación llamada «Eranoi» que tenía el objetivo de socorrer a sus socios mediante una cotización de todos los pertenecientes al gremio. También había asociaciones de artesanos en las que, a través de una aportación, se aseguraban sus funerales. Unos 1.000 años a. C., Grecia regula que en caso de avería gruesa y de verse obligados a lanzar la mercancía por la borda por riesgo de hundimiento, las pérdidas deben repartirse proporcionalmente entre todos los comerciantes.

La Edad Media estuvo marcada por el desarrollo y crecimiento comercial. En esta época aparecen los primeros seguros sobre la vida humana debido a los viajes que se realizaban a través del océano. Los piratas se dedicaban a capturar

a la tripulación y pedir un rescate, y si éstos no lo tenían, eran lanzados al mar. Así surgió este tipo de seguros para poder garantizar el rescate y más tarde, se amplió la cobertura a fallecimiento en caso de naufragio o por diversos incidentes que pudieran encontrarse durante el viaje. En la época de las cruzadas, el «préstamo a la gruesa» evolucionó hasta el punto en el que se podía asegurar el buque y la carga pagando una prima fija. En los gremios medievales se formaron asociaciones con fines solidarios para proteger a los miembros contra pérdidas por incendio, inundaciones o robo.

En la Inglaterra del siglo IX nacen las «guildas», una corporación de mercaderes o comerciantes que funcionaban institucionalmente como los gremios de artesanos. Este grupo de personas con una actividad común establecían reglas comunes a todos ellos. A su vez, en Francia y Alemania aparecen instituciones de carácter profesional. Los primeros aseguradores eran personas físicas que asumían individualmente uno o varios riesgos. En este punto, se podrían comparar los seguros de aquella época con un juego de azar. El seguro con ánimo de lucro tiene su origen en Italia en el siglo XIV. En esa época, los aseguramientos marítimos se hacían a través de préstamos. Era una forma de establecer las garantías de solidaridad de todas las expediciones. A esta época pertenece el primer contrato de seguro marítimo firmado en 1347 en el que se aseguraba el buque *Santa Clara* que hizo la ruta entre Génova y Mallorca. Estos contratos ya recibieron el nombre de «pólizas».

Las Ordenanzas de Seguros de Barcelona

El primer texto de disposiciones sobre el seguro marítimo, que es tanto como decir sobre seguros pues, como hemos visto, fueron los marítimos los primeros en existir, vio la luz el 21 de noviembre de 1435. Se trata del *Edicto de los Magistrados Municipales de la ciudad* conocido como *Ordenanza de Barcelona*. Al que siguieron otros cuatro modificando y completando el anterior: 1436, 1458, 1461 y 1484 que completa y refunde los anteriores. En 1494 se insertan en la edición del *Libro del Consulado del Mar*, con lo que se garantizó su difusión.

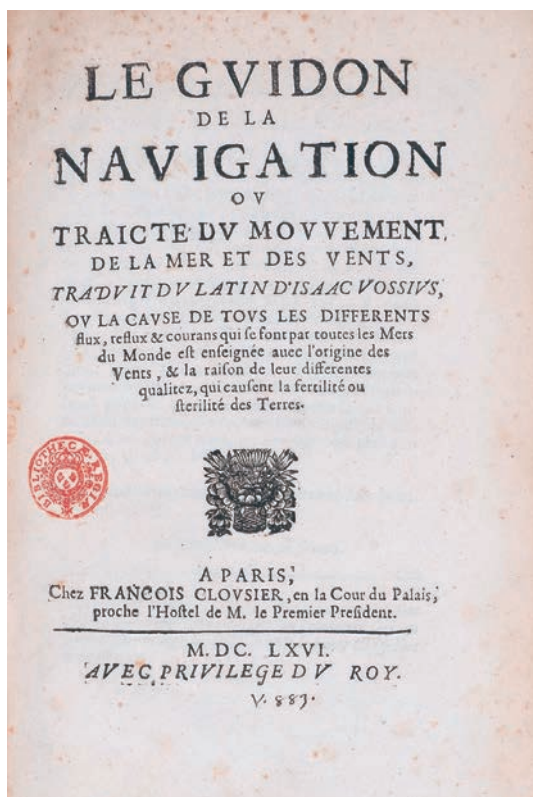
Las ordenanzas de 1435 disponen: que no pueden asegurar en Barcelona quienes no fueran vasallos del rey; que el importe asegurado no exceda de la cuarta parte de su valor real; que no podrá asegurarse esa cuarta parte en ningún otro lugar; las naves en las que se asegure la mercancía deberán ser nacionales o propiedad del rey; en caso contrario solo se podrá asegurar la mitad de las cosas aseguradas; el seguro deberá plasmarse mediante carta o escritura, haciéndose constar el pago de la prima, y su cumplimiento para la entrada en vigor del contrato; los aseguradores se comprometen al pago de las indemnizaciones en el plazo de tres o cuatro meses después de declarado el siniestro; en caso de no responder los aseguradores en el plazo de seis

meses, se considerará como pérdida cierta, pudiendo el asegurado reclamar la cantidad asegurada; los notarios o quienes extiendan los contratos quedan obligados a cumplir las Ordenanzas y las formalidades de rigor y, asimismo, los corredores que intervengan en la operación. Como hemos comentado anteriormente las Ordenanzas con su aplicación tuvieron sus errores, omisiones y deficiencias por lo que fueron apareciendo las nuevas de 1436, 1458, 1461 y 1484; esta última, que consta de 25 capítulos, es fundamentalmente una refundición de las precedentes.

La práctica del seguro marítimo en Cataluña en la Edad Moderna y su influencia

Hemos analizado la situación jurídica del seguro durante la Edad Media que pasó a la Moderna como herencia. Durante ambas no sucedieron las cosas como viene siendo normal en la época actual; en la Edad Contemporánea empieza la contratación de seguros de incendios y vida con lo que nace el moderno aseguramiento general. Centrándonos en el seguro marítimo vemos como en Barcelona y, por tanto, en Cataluña era normal este tipo de operaciones sobre los navíos y su cargamento, apareciendo la franquicia al limitarse a las tres cuartas partes el valor asegurado y la Buena Fe. También se hace referencia a los fraudes para eludir el cumplimiento de lo contratado y la importancia de la existencia del Consulado del Mar como tribunal marítimo, cuyos cónsules tenían jurisdicción de primera instancia para resolver conflictos. También se normalizó el pago de la prima por adelantado. En los albores de la Edad Moderna abundaban los mercaderes que armaban sus naves y confiaban sus seguros a aseguradores independientes, sin estructura de empresa como hoy entendemos, pero respaldados por fortunas que permitían dedicarse al aseguramiento. También el uso del corredor de seguros era habitual, aunque eran profesionales que intermediaban en otras actividades comerciales o financieras, pero que debían ajustarse a lo dispuesto en las Ordenanzas, bajo pena de no cumplirlas en su inhabilitación. La legislación también fijaba sus honorarios y comisiones mediante un arancel; la forma escrita era necesaria para la validez de los contratos, pudiéndose hacer en documentos públicos o privados, en los que frecuentemente ya aparece la palabra «póliza»; entre las mercancías más comúnmente aseguradas figuran: aceite, trigo, maíz y legumbres. La aparición de las Ordenanzas supuso el cénit del poderío económico catalán, que se vio oscurecido por el Descubrimiento de América y el desplazamiento del centro de gravedad económico del Mediterráneo al Atlántico.

La influencia del seguro catalán en el Mediterráneo tuvo dos motivos uno de índole política ya que sus territorios se extendían más allá de la península Ibérica, a posesiones tanto insulares como continentales, básicamente en Baleares e Italia; las sucesivas publicaciones del *Libro del Consulado del Mar* a partir de



Guidon de la Navigation.
(Fuente: gallica.bnf.fr)

1494 fueron el vehículo para crear esta influencia. Existen numerosas referencias a la presencia de catalanes en Italia asegurando mercancías e inversamente desde 1408. Las Ordenanzas de 1484 se tradujeron a varias lenguas. También tuvieron influencia en las *Ordenanzas de Burgos* en el francés *Guidon de la Mer*, y en la ordenanza que en 1673 fue el primer intento de Luis XIV de codificar el Derecho Mercantil.

El centro asegurador barcelonés

El centro asegurador barcelonés, que había sido uno de los principales líderes del Mediterráneo durante la Edad Media, y que en 1435 había aportado al mundo la primera ordenación jurídica del seguro, no fue ajeno a la crisis barcelonesa de finales del siglo xv. Superada la misma, Cataluña resurge a finales

del siglo xvii, consolidándose en el siglo xviii, a cuyos inicios la actividad aseguradora estaba en manos de comerciantes individuales con amplia capacidad financiera que, normalmente, simultaneaban con la banca y el comercio. Mercaderes y corredores que intermediaban, con mayor o menor especialización, en el negocio de los seguros. Las operaciones de mayor envergadura estaban en manos de comerciantes extranjeros afincados en Barcelona, principalmente ingleses y holandeses interesados en el comercio atlántico.

El progreso industrial que, en el ámbito europeo, se inicia en este siglo, tiene su paralelo en el mundo asegurador con la fundación de sociedades mercantiles de seguros creadas con bases técnicas y científicas, lo que en el resto de España no se produjo hasta rebasada la mitad del siglo xix. Pierre Feunat generaliza el razonamiento de Blas Pascal con lo que nace el «cálculo de probabilidades y la teoría de los grandes números». Por otra parte, se regula jurídicamente la actividad de estas empresas, lo que en España no ocurre hasta 1908

con la primera Ley de Seguros, si bien casi quinientos años antes ya se había regulado, por primera vez, el contrato de seguro.

En Barcelona, en 1709, se tiene noticia de la existencia de la primera de estas empresas, fundadas como sociedades mercantiles y a finales del siglo ya operaban siete. Pacificado el país, a mediados del siglo XVIII, se entró en una base de expansión económica, y los catalanes iniciaron la fabricación de tejidos, incrementaron la construcción de naves y crearon las primeras empresas ultramarinas, una vez establecida la libertad de comercio con América.

Al nacer el siglo XIX, el excesivo optimismo trajo consigo una auténtica fiebre por crear en la capital catalana compañías de seguros dedicadas fundamentalmente al seguro marítimo, muy vulnerables pues se fundaban con unos desembolsos de solamente el 6 al 10 por ciento de su capital que llegaron a cotizarse en bolsa a casi dieciséis veces su valor real. En 1857 se produjeron veinte quiebras, al faltarles el sentido de complejidad de la realidad económica internacional en que se vivía. Si sirve de consuelo, la crisis fue de carácter universal.

Afortunadamente fue una etapa corta, pues casi de inmediato empiezan a surgir nuevas entidades creadas con las bases técnicas y financieras idóneas, que han llegado casi a nuestros días como La Catalana o Banco Vitalicio, — hoy día absorbidas o formando parte de un grupo asegurador — y se instalan en la capital catalana un importante número de entidades extranjeras, por lo que al finalizar el siglo XIX, la ciudad de Barcelona, que había sido cuna del seguro marítimo español, contaba con entidades que dieron respaldo al comercio marítimo y han llegado a nuestros días ocupando puestos de liderazgo.



Plano de Barcelona y sus atraques, carpeta 39, plano 408.
 (Archivo Histórico de la Armada, sede «Juan Sebastián de Elcano»)

ME.R
 MEDITERRANÉE



Plan de la ville de Barcelon. 2. Barcelon. 3. Barcelon. 4. Barcelon. 5. Barcelon. 6. Barcelon. 7. Barcelon. 8. Barcelon. 9. Barcelon. 10. Barcelon. 11. Barcelon. 12. Barcelon. 13. Barcelon. 14. Barcelon. 15. Barcelon. 16. Barcelon. 17. Barcelon. 18. Barcelon. 19. Barcelon. 20. Barcelon. 21. Barcelon. 22. Barcelon. 23. Barcelon. 24. Barcelon. 25. Barcelon. 26. Barcelon. 27. Barcelon. 28. Barcelon. 29. Barcelon. 30. Barcelon. 31. Barcelon. 32. Barcelon. 33. Barcelon. 34. Barcelon. 35. Barcelon. 36. Barcelon. 37. Barcelon. 38. Barcelon. 39. Barcelon. 40. Barcelon. 41. Barcelon. 42. Barcelon. 43. Barcelon. 44. Barcelon. 45. Barcelon. 46. Barcelon. 47. Barcelon. 48. Barcelon. 49. Barcelon. 50. Barcelon. 51. Barcelon. 52. Barcelon. 53. Barcelon. 54. Barcelon. 55. Barcelon. 56. Barcelon. 57. Barcelon. 58. Barcelon. 59. Barcelon. 60. Barcelon. 61. Barcelon. 62. Barcelon. 63. Barcelon. 64. Barcelon. 65. Barcelon. 66. Barcelon. 67. Barcelon. 68. Barcelon. 69. Barcelon. 70. Barcelon. 71. Barcelon. 72. Barcelon. 73. Barcelon. 74. Barcelon. 75. Barcelon. 76. Barcelon. 77. Barcelon. 78. Barcelon. 79. Barcelon. 80. Barcelon. 81. Barcelon. 82. Barcelon. 83. Barcelon. 84. Barcelon. 85. Barcelon. 86. Barcelon. 87. Barcelon. 88. Barcelon. 89. Barcelon. 90. Barcelon. 91. Barcelon. 92. Barcelon. 93. Barcelon. 94. Barcelon. 95. Barcelon. 96. Barcelon. 97. Barcelon. 98. Barcelon. 99. Barcelon. 100. Barcelon.

LA SALVAGUARDA DE UNA CIUDAD ABIERTA AL MEDITERRÁNEO: FUERZAS NAVALES Y REDES DE PROTECCIÓN LITORAL EN LA BARCELONA BAJOMEDIEVAL (1)

Pere BADIA ARROYO (2)
Máster en Cultures Medievales por la Universitat de Barcelona



N el año 1449, en plena festividad de Santa Catalina mártir, el *Consell de la Ciutat* de Barcelona deliberaba sobre una cuestión vital para el municipio: la defensa costera. En efecto, ese mismo espacio conectado al comercio exterior que posibilitó la entrada de una creciente población flotante llegada de enclaves y lugares lejanos, así como de embarcaciones repletas de mercancías y capital circulante, era el talón de Aquiles de la metrópolis bajomedieval (3). Marineros, mercaderes y todo tipo de gente de mar utilizaba la playa de Barcelona como punto de partida o escala en sus viajes por el Mediterráneo y el Atlántico; pero el frágil equilibrio internacional

(1) Este trabajo se inscribe dentro del Programa de Doctorado en Culturas Medievales (DCM) de la Universitat de Barcelona. El texto presentado se basa en el contenido de un artículo anterior del autor que suscribe la presente aportación: BADIA ARROYO, Pere (2022): «*En la mar ab los mantellets*: una milicia municipal de ballesteros en defensa de la frontera marítima de la Barcelona bajomedieval (c. 1356-1516)». *Gladius*, 42, pp. 75-89, <https://doi.org/10.3989/gladius.2022.05>

(2) Universitat de Barcelona, perebadia1323@gmail.com/_ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-7237-4851>

(3) Hasta bien entrado el siglo XVI, las murallas sólo rodeaban la ciudad entre levante y poniente, mientras que el sector que lindaba con la playa quedó desprotegido frente al mar,



Retrato imaginario de Pere el Cerimoniós realizado por Manuel Aguirre y Monsalbe (1853).
(Fuente: www.wikipedia.org)

y unas relaciones diplomáticas siempre cambiantes atraerían a gentes dedicadas al corso y a la piratería (4).

Así, las voces que resonaban provenientes del consistorio municipal a mediados del cuatrocientos advertían sobre dichos peligros y clamaban por actuar recuperando un real privilegio de un siglo antes, de tiempos de Pere III el Cerimoniós (5). Hubo, por lo que parece, cierta unanimidad en combatir como antaño, siguiendo unas tácticas adaptadas a aquel territorio de la ciudad, fronterizo con el mar. De hecho, desde antiguo, *tantes vegades quantas galeas o altres vaxells maritims navegaran en la plaia o mars de la dita Ciutat o aquelles se acostaren*, decían, hicieron uso de una misma estrategia: la elección de un cuerpo municipal de ballesteros preparados para subirse a *llaüts per obviar als dits enemichs e ofrendre aquells mentre seran en les dites mars*. En la primera década del reinado del Cerimoniós, concretamente en torno al

año 1356, ya existía una organización de vigías de noche a cargo de aquellos

justo en el punto de encuentro ocupado por la Lonja, donde se hacía la contratación mercante, el flete de tripulaciones, el cambio y la banca. Las obras de construcción del frente marítimo se prologaron en el tiempo; en 1358 se iniciaban las de Sant Daniel, Santa Clara y la muralla de Mar, llegando hasta la zona de Pla de Palau a mediados del siglo xv.

(4) El cierre definitivo de la frontera de mar sólo se producía cuando los vigías de la ciudad alertaban desde sus atalayas. Desde la Torre del Farell de Montjuïc se empleaba un sistema de señales de día y de fuego de noche.

(5) Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona (AHCB), IC.XIII-2, s. n. (27 de noviembre de 1449).

deputats als dits mantellets (6). Es éste el primer testimonio documental ligado a la palabra *mantellets* en relación con la seguridad marítima. Entendemos que fue un contingente destinado al control de determinados puntos defensivos provistos, al parecer, de tableros defensivos (*mantellets*). Y había más, pues dicha fuerza de *deputats* (elegidos por los *consellers*) no sólo participó en las guaitas nocturnas, sino que también combatiría, como sucedió con el avistamiento de una decena de galeras genovesas en Cartagena por esas mismas fechas (7). Una situación que llevó al *batlle* a dictar a los *consellers* que llamaran a todos aquéllos que tenían los *lauts ab los mantellets* y a todos los *ballesters qui son assignats de puïar en los dits mantellets* con un objetivo: defender una nave que estaba esos días en la playa de la ciudad. Vemos, por lo tanto, que a mediados del siglo XIV la manera de atajar los ataques por mar era con combatientes armados con ballestas, manteletes y laúdes. Para entender la eficacia de dicho aparato defensivo hay que tener en cuenta que donde terminaba la última línea de casas de la fachada mediterránea, se proyectaba entonces un territorio urbano ocupado por la ribera, la playa y el mar, conocido por sus contemporáneos como *nostrorum erga plagiam sive maria dictae Civitatis* (8), una región costera llena de barracas de pescadores y leños amarados en la arena. En ese mismo contexto, también ordenaron que, junto a los *mantellets*, los patrones de susodicha nave hicieran guardia en *les tasques* todas las noches (9). He aquí el condicionante geográfico que dio pleno sentido a la organización militar que acabamos de esbozar. La voz *tascha* o *tasques* sirvió para evocar una extensa barra de arena, situada unos 200 metros mar adentro, que corría en paralelo a la misma franja litoral. Un refugio cercado entre la playa y el mar abierto, de escaso oleaje, pero con suficiente profundidad para permitir la circulación de embarcaciones de todo tipo. Los barcos de mayor calado, como cocas, naves o balleneros, debían quedarse en la *tascha*, distantes de la playa; el único modo que tenían de salvar dicho accidente natural era a la altura de Montjuïc, navegando hacia el suroeste. Los leños, barcas y *llaguts*, en cambio, podían ir de la playa a

(6) AHCB, *Ordinacions originals*, 1B.XXVI-1, 17 (9 de agosto de 1356); AHCB, *Llibre del Consell*, 1B.I-19, fol. 57r. (9 de agosto de 1356).

(7) La historiografía precedente ha utilizado el término «guardacostas». Véase, concretamente, FERRER MALLOL, M. T. (2008): «Navegació, ports i comerç a la Mediterrània de la Baixa Edat Mitjana», p. 131, en PÉREZ BALLESTER, J.; PASCUAL BERLANGA, G. (eds.): *Comercio, distribución, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo*. Actas V Jornadas Internacionales de Arqueología Subacuática. (Gandía, 8-10 de noviembre de 2006). Universitat de València.

(8) CAPMANY Y DE MONTPALAU I SURÍS, A. de (1779): *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, p. 142. Madrid: Imprenta de don Antonio de Sancha.

(9) En la misma nave había cerca de 100 personas preparadas para el combate naval, con *armes e altres aparellaments necessaris*: AHCB, *Llibre del Consell*, 1B.I-19, f. 116r. (12 de septiembre de 1356).

cualquier punto del mar sin dificultad, además de encontrar otros accesos según las mareas (10). No sabemos si por el rápido despliegue o viendo objetivos más asequibles, los genoveses no atacaron la ciudad (11).

En el mismo reinado de Pere III, con la guerra declarada a Pedro I, las autoridades municipales y regias de Barcelona temían que la ciudad fuera sitiada por mar (12); en 1358, se construyeron *II trabuchs nous de I caxa*, uno delante del Monasterio de Framenors y otro en la Lotje Nove, con la finalidad de respaldar las actuaciones de los *mantellets* en el *deffeniment de la ribera e dels va-xells qui estan en la plaja* (13). Entre 1356 y 1368, para armar a los *mantellets qui són en la ribera de la mar* también se destinaron importantes cantidades en la compra de ballestas y viratones y en reparar los *lahuts ab sos mantellets* (14); más adelante, hacia 1390, se colocaron botas vacías *a obs del forniment de la ribera* (15). Dichos manteletes, especialmente los de las embarcaciones ligeras, eran piezas independientes de las barcas, fabricadas con madera (16) o, posiblemente, con cáñamo (17) y recubiertas con mantos de cuero crudo (18); únicamente instaladas por aquellos patrones *qui són assignats a tenir lahuts ab mantellets* (19). Sobre su ubicación exacta dentro del barco, lo más probable es que fuera en la proa, dada la importancia de fortificar la misma en la fase de aproximación a las naves enemigas.

Pero la gran gesta militar de los *mantellets*, así como la puesta a prueba de toda la red de defensas asociadas a los mismos, se produciría en la batalla naval

(10) El tráfico marítimo entre tierra firme y la *Tascha* fue constante y con todo tipo de navíos, que a su vez debían servirse de barcas o *fustes* más pequeñas para realizar la carga y descarga de mercancías.

(11) Los genoveses provocaron numerosos daños en las costas del obispado de Gerona, planteando el debate entre juristas de si las huestes de los lugares próximos bastaban o debía convocarse el *Princeps Namque*. Véase SÁNCHEZ MARTÍNEZ, M. (2003): «Defensar lo Principat de Catalunya en la segunda mitad del siglo XIV: de la prestación militar al impuesto», p. 178, en MARTÍNEZ, M. (ed.): *Pagar al rey en la Corona de Aragón durante el siglo XIV. Estudios sobre fiscalidad y finanzas reales y urbanas*. Barcelona: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

(12) CUBELES, A. (1-3 diciembre 2009): *L'obra de la muralla de Barcelona i la conjuntura bèl·lica de 1359: els equilibris financers del Consell de Cent*, pp. 7-8. XI Congrés d'Història de Barcelona: «La ciutat en xarxa». Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, Institut de Cultura, Ajuntament de Barcelona.

(13) AHCB, 1B.XIV-23, fol. 68r. (23 de mayo de 1358).

(14) AHCB, *Albarans*, 1B.XXII-1, fol. 87v. (22 de septiembre de 1357).

(15) *Ibidem*, fol. 4v. (12 de agosto de 1390).

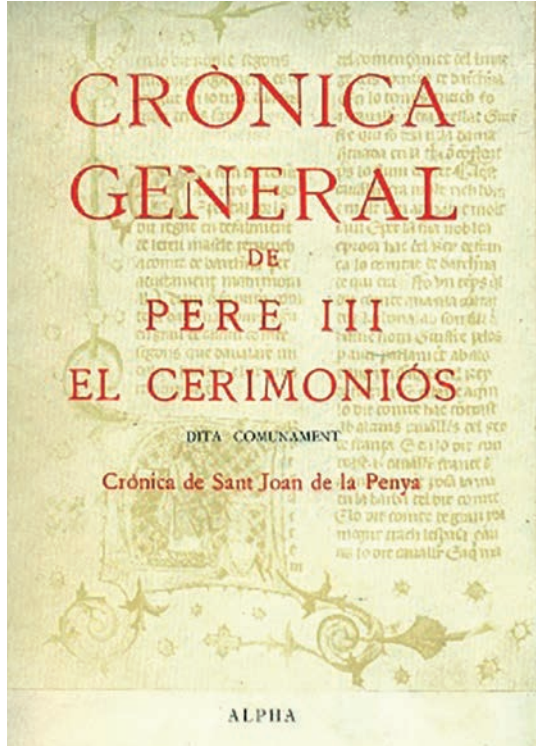
(16) Carpinteros de ribera dedicados a repararlos: *Ibidem*, 1B.XXII-2, fol. 36v. (23 de agosto de 1367).

(17) Archivo de la Corona de Aragón (ACA), Real Patrimonio (RP), Maestre Racional (MR), 2322, fol. 51v. (16 de abril de 1385).

(18) Como en el caso de la barbotas. Véase GAYANGOS, P. (1858): *La gran conquista de ultramar que mandó escribir el rey Don Alfonso El Sabio*. Madrid: M. Rivadeneyra.

(19) AHCB, *Libre del Consell*, 1B.I-19, fol. 114r. (10 de mayo de 1356).

de 1359 (20). Tal y como describe la *Crónica* de Pere III, entre la playa y el mar debía asegurarse el relevo de hombres, manteletes y otros arneses para combatir (21), y son los *mantellets* la primera fuerza mencionada, seguida del resto de la ciudad y de los súbditos que habían acudido bajo el *Princeps Namque*. Todas las naves, galeras y laúdes fueron dispuestos en *les Tasques* (22). Tras dos días de fuego de proyectiles y de bombardea, la flota castellana se retiró. Ello motivaría que en 1362 se regulara la defensa marítima con *certi ballistarii eiusdem Civitatis*, elegidos por los *consellers*, los cuales iban *cum ballistis, passadoris et aliis armorum artificiiis, in lahutis et aliis barchis armatis*. Aquéllos, asociados de forma inequívoca a los tableros de postes desde los que paraban y tiraban con sus ballestas, pasaron a ser conocidos como *illi qui dicuntur dels mantellets* (23). Posteriormente, se mencionaría tanto a los que subían a los manteletes de los laúdes como a los que ocupaban los que había en la arena de la playa y la ribera (24). En cualquier caso, unos y otros servían *en la mar ab los mantellets* (25).



(Fuente: www.iberlibro.com)

(20) Fue tras este hecho bélico que se decidió crear un cuerpo de ballesteros a sueldo y en defensa del mar de Barcelona. El primer autor que habla de los *mantellets* fue CARRERAS Y CANDI, F. (1913): *Geografía general de Catalunya. La ciutat de Barcelona*, vol. 6, p. 611. Barcelona: Editorial de Albert Martín.

(21) SOLDEVILA, F. (ed.) (2007): *Les Quatre grans cròniques*, p. 189. Memòries de la Secció Històrico-Arqueològica. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans.

(22) *Ibidem*, pp. 353-354.

(23) AHCB, *Manuscrits, Llibre Verd*, vol. 2, 1G-11, fol. 388v. (5 de agosto de 1362).

(24) AHCB, *Manuscrits*, 1G-38, fol. 93r.

(25) AHCB, *Pergamins municipals*, 1A-1288 (28 de noviembre de 1416).

Los *elets* debían hacer promesa o jura siempre que por llamamiento (*crida*), por misiva (*missatge*) o por el toque de las campanas (*oyra repicar*) fueran requeridos por el *capità de los mantellets* o por mandato del *veguer* a acudir *ab ses armes* allí donde se les indicara para realizar el servicio pertinente. El *Consell* fijó que el sueldo sería el mismo que la propia ciudad daba a todos los acordados en naves, galeras y otros barcos armados (26). El más alto rango lo ocupaban los *capitans* y *caps de cinquantenes*, quienes a su vez estaban supe-ditados al ordenamiento del *veguer*, cargo con las competencias necesarias para apresar y condenar a aquéllos acusados de delitos de robo o piratería (27). Como capitán de los *mantellets*, también conocido como *regidor*, documentamos a Arnau Busquets, el cual mantuvo dicha dignidad militar hasta su muerte en el mes de febrero de 1432, dejando paso a Bartomeu Gualbes, miembro destacado del patriciado urbano (28), presentado tanto con el *ofici de regidor* como el *capità dels mantellets*. Como máxima autoridad marcial en la defensa de la playa y el mar de la ciudad, recayó en él la administración del nuevo *port i moll* (29).

Con posterioridad, el cargo fue ocupado por Francesc Rovira en 1457 y por Pere Bosch hasta 1462, sustituyéndole Jaume Roger, este último citado como *capità de mar dels mantellets* (30). En 1468 habrá dos *capitans dels mantellets*, que cobraban 275 sueldos barceloneses (31). Por debajo de los capitanes estaban los *caps de deenes e cinquantenes*, quienes figuraban nominalmente junto a aquéllos que entraban a formar parte de la milicia en el *Llibre de los mantellets* (32). Todos

(26) AHCB, 1C.VII-10, fol. 1r. (1 de septiembre de 1449).

(27) FERRER I MALLOL, M. T. (1999): «Jurisdicció i control de la navegació a la ribera i mar de Barcelona». *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 12, pp. 113-133.

(28) SCHWARTZ Y LUNA, F.; CARRERAS Y CANDI, F. (eds.) (1892): *Manual de novells ardis vulgarmet apellat Dietaru del Antich Consell Barceloní*, vol. 1. Barcelona: Imprenta de Henrich y Compañía, p. 312.

(29) Las obras del puerto se empiezan a ejecutar en 1439, con la construcción de cajas de madera repletas de mortero y piedra, y se suceden de forma reiterada hasta 1445, momento en que se colocan piedras de gran tamaño en la parte oriental de la *Tascha*: SOBERÓN, M. (2014): «Caixes i pontons. Els aspectes tècnics en la construcció del primer port medieval de Barcelona, 1439-1446», en *Barcelona, quaderns d'història*, 21, p. 132. Esta primera tentativa portuaria alteró la acumulación de sedimentos, llegando al punto de hacer desaparecer les *Tasques* en determinados puntos. Véase de nuevo SOBERÓN, M. (2010): «El port baixmedieval de la ciutat de Barcelona: una visió des de l'arqueologia. L'Escullera de 1477 i la troballa d'un vaixell tinglat», en *Quarhis: Quaderns d'Arqueologia i Història de la Ciutat de Barcelona*, 6, pp. 141-142.

(30) SCHWARTZ Y LUNA, F.; CARRERAS Y CANDI, F. (eds.) (1893): *Manual de novells ardis vulgarmet apellat Dietaru del Antich Consell Barceloní*, vol. 2, p. 405. Barcelona: Imprenta de Henrich y Compañía.

(31) MIQUEL MILLAN, L. (2020). *La guerra civil catalana i la crisi financera de Barcelona durant el regnat de Joan II (1458-1479)*, p. 453. Tesis doctoral, Universitat de Girona.

(32) Dicha voluntad de registro sólo se señala explícitamente en 1449, cuando el *Consell* insiste en que *seran escrits en lo llibre dels mantelets*, en AHCB, 1C.XIII-2, s. n. (27 de

los reclutados recibían un albarán (33) y se les asignaba un puesto dentro de los *mantellets*; a los remeros con los patronos y su laúd y a los ballesteros se les destinaba a las mismas barcas o a los puestos de defensa de tierra firme (34). En el año 1449 había un total de 871 ballesteros repartidos en diez *cinquantenes*. Una cifra muy elevada, teniendo en cuenta que en un alarde general motivado por la entrada del rey de Navarra en la ciudad el mes de septiembre 1455 se presentó una muestra de 1.010 ballesteros, entre *hòmens dels mantellets, confraries i caps dels oficis* (35).

Existió también una *Licencia portandi arma illis dels mantellets*, siendo la primera del mismo año 1362 y reinstaurada en 1385, remarcando que los reclutados *se posen a perill per la cosa pública* y es razonable que sigan llevando sus armas de día y de noche, tanto en tiempos de paz como de guerra (36). Ambas fueron ratificadas por Martí l'Humà en 1408, manteniendo y ampliando el privilegio (37). En las ordenanzas posteriores, se mantiene que los ballesteros de los *mantellets* fueran convenientemente armados con un arnés de balletero (38). Tal y como sucedía con los centinelas nocturnos en los portales, torres y muralla de la ciudad, en la Marina debió de ser indispensable que aportaran, al menos, una ballesta: *e sino venia ab ballesta que no sia acceptat per lo dit deener* (39). En los conflictos de mayor escala, la ciudad destinaba recursos propios para proporcionar armas a todos aquellos que defendían la ribera. A lo largo de los siglos XIV y XV, las tiendas y las Atarazanas de la ciudad llegaron a acumular importantes arsenales de armamento. En 1461, por ejemplo, el municipio tenía pesadas ballestas de martinete, siendo 12 *de çer* por una *de fust*,

noviembre de 1449). En todo caso, únicamente se han conservado, que sepamos, tres libros específicos de los *mantellets*, todos del mandato de Bartomeu de Gualbes.

(33) AHCB, 1B.IV-13, fol. 93v. (31 de mayo de 1514).

(34) AHCB, *Ordinacions Originals*, 1B. XXVI-1, 65 (12 de julio de 1396).

(35) SANS TRAVÉ, J. M. (dir.) (1994): *Dietaris de la Generalitat de Catalunya*, vol. 1, p. 127. Barcelona: Generalitat de Catalunya; las muestras eran habituales, como la celebrada el jueves 18 de mayo de 1421 con todos los *mantellets apunt ab lurs armes* al mediodía: AHCB, *Registre d'Ordinacions*, 1B.IV-4, fol. 12r.

(36) AHCB, *Manuscrits, Llibre Verd*, vol. 2, 1G-11, fol. 228v. (Girona, 11 de mayo de 1385).

(37) *Ibidem*, fols. 243r.-244v. (5 de septiembre de 1408); los privilegios de 1362, 1385 y 1408 fueron los únicos, tal y como consta en una rúbrica del siglo XVII, en AHCB, *Manuscrits*, 1G-29, fol. 306r.

(38) AHCB, *Registre d'Ordinacions*, 1B.IV-6, fol. 4v.; los más ricos podrían costearse arneses y armas auxiliares, como demuestra un llamamiento para hacer muestra en 1374, en el que los individuos de mayor estrato social y posición acuden con *bones ballestes, viratons, cuyraçes, capellines e altres armes e gorges*: AHCB, *Llibre del Consell*, 1B.I-24, fol. 36r. (6 de septiembre de 1374); otros, por el contrario, tenían dificultades para armarse. Este hecho se puede constatar en 1457, cuando se pide que todo hombre tuviera *cuirasses* y otros arneses los prestara en alquiler a cuantos los necesitaran sin coste, el cual asumirían los *consellers*: AHCB, *Ordinacions originals*, XXVI-7, 462 (10 de julio de 1457).

(39) AHCB, *Registre d'Ordinacions*, 1B.IV-9, fol. 39v.

además de otras más ligeras, entre las que había un total de 32 de acero por cuatro de madera (40). Suponemos que la dificultad para obtener proyectiles por parte de los ballesteros de los *mantellets* podría suplirse con un uso colectivo del armamento municipal. Esto es lo que sugiere el gran número de *passadors*, desde los de punta de hierro acerada hasta los incendiarios empanados, todos ellos guardados en cajones y baúles *ab senyal de la ciutat* (41).

Unida a una movilización de los hombres de los *mantellets*, también podemos hablar de una planificación pensada para custodiar los *mantellets* de madera en estos mismos arsenales municipales. En el año 1408 los *consellers* designan a dos notables ciudadanos per *endreça dels mantellets* (42). Un año después, hacia 1409, la responsabilidad de tener los mismos convenientemente controlados y preparados correspondía al cargo de la *guarda dels mantellets*, asumido por Antoni Salvador y Arnau Busquets (43). Este puesto de mando dentro de la milicia también es citado como *regoneixedor, defenedor e endressador dels mantellets*, tal y como demuestra la anualidad de 13 libras y 15 sueldos percibida por ambos entre 1409 y 1410 (44).

Asimismo, a todo patrón de laúd se le entregaba un mantelete para que acudiera a la ribera de la mar con el mismo aparejado para que los *ballesters ordonats als dits lahuts puxen de continent en aquells entrar* (45). La gran mayoría de estos barcos eran de propiedad privada, excepto un número concreto de barcas que eran *de la ciutat* (46). En 1433 tenemos constancia de cuatro laúdes al servicio de los *mantellets*; son los de Joan Julià, Bartomeu Teià, Gabriel Jaconi y Miquel Sabater (47). En 1434 se añaden los laúdes de ocho patrones más, entre los que se encontraban Bernat Prat, Miquel Amat, Joan Camps, Antoni Amat, Artís Serra, Bernat Ferrer y Bartomeu Mir (48). Al año siguiente ya son 15 y una góndola, junto a un total de 185 milicianos (49). Los registros de reclutamiento de estos años son parciales, y sólo a través del *Llibre de mantellets de 1449* se puede llegar a conocer el total de *lahuts dels mantellets*: unos 58 laúdes, ocho góndolas y barcas. Con un claro predominio de embarcaciones pequeñas y medianas, provistas de cuatro a siete remeros, con un piloto

(40) AHCB, *Inventaris*, 1C.XI-24.03, 15v. (14 de mayo de 1461).

(41) *Ibidem*, 19v.-20r. (15 de mayo de 1461).

(42) AHCB, *Llibre del Consell*, 1B.I-28, fol. 111v. (6 de octubre de 08).

(43) SCHWARTZ Y LUNA, F., CARRERAS Y CANDI, F. (eds.) (1892): *op. cit.*, p. 157.

(44) AHCB, 1B.XI-34, fol. 113v.; fol. 116v.

(45) *Ibidem*, 1B.I-24, fol. 45r. (7 de julio de 1374).

(46) *Ibidem*, 1C.VII-7, fol. 15v. (24 de octubre de 1440).

(47) *Ibidem*, fols. 2r.-2v.

(48) *Ibidem*, fols. 2v.-3v.

(49) Los patrones de laúd son Miquel Amat, Joan Martí, Vicens Pedrells, Bernat Contestí, Joan Mas, Pere Aiulada, Antoni Morell, Pere Marata, Pere Auleda, Pere Campmajor Laut d'en Moyà, Francesc Cerdà, Antoni Morell, Nicolau Belús y Gabriel Jacoví, además de un patrón de *gróndola*, Antoni Pont. *Ibidem*, fols. 3v.-9r.

y entre tres y cinco ballesteros (50). Además de la importancia de disponer de ballesteros bien armados y protegidos, la eficacia de los *mantellets* como contingente militar radicaba en acordar tantos marinos y pilotos experimentados como fuera posible. De hecho, entre muchos de los remeros y patrones de los *mantellets* se dieron estrechos vínculos familiares y profesionales, como entre los remeros asignados al laúd de Antoni Morell en 1440: Bartomeu, Pere y Salvador Morell, todos ellos marineros y familiares directos del piloto (51). Seguirán en servicio con los *mantellets* al menos hasta 1449, año en que Pere Morell desaparece del registro y se añade Joan Morell, también marinero (52). Este fenómeno se da en la mayoría de *lauts* en nómina de los *mantellets*, ya que se mantuvo la misma tripulación que navegaba en contexto civil. En las barcas que forman parte del patrimonio municipal sucede justo lo contrario, dado que allí fueron destinados los remeros restantes. Así, por ejemplo, encontramos a Bernat Muner, *calafat*, como *patró de barca de mal temps*, la cual es de la ciudad, con 20 remeros a su cargo, de los cuales sólo dos son hombres de mar (53). Esta referencia a una barca que navega con fuerte temporal (*mal temps*) posiblemente fuera parecida a las cubiertas, como la *entoldada de la ciutat*, tripulada por Antoni Molins. Como en el caso anterior, los remeros proceden mayoritariamente del ámbito urbano (54). Así pues, los *mantellets* dispusieron de remeros «comunes» y otros más «experimentados», acostumbrados y entrenados como hombres de mar para cubrir distancias medias. El prestigio de estos remeros queda reflejado en la documentación. A modo de ejemplo, el 25 de agosto de 1449, mientras se prepara una galera contra corsarios, el *Consell* quiere asegurarse que marineros, pescadores, barqueros y carpinteros de ribera prometan a los *consellers* aportar *gent al rem* (55). Sabemos, finalmente, que los porcentajes fueron de un 25 por 100 de marineros, un 18 por 100 de pescadores, un 5 por 100 entre barqueros, carpinteros de ribera y calafates, frente a un 50 por 100 sin una relación directa con el mundo marítimo (56).

En 1391 siguen activos los diferentes niveles de actuación en la estrategia de autodefensa de la ciudad. Sabiendo que *dues galeas ha en aquestes mars* se hizo un llamamiento a todo hombre que estuviera asignado a los *mantellets* para que se equipasen con *totes lurs armes* bajo pena de 20 sueldos. Los patrones de laúdes de los *mantellets* tenían la responsabilidad de tener a punto los manteletes defensivos, bien fijados (*aterçar-los*) en las embarcaciones. Los mismos

(50) AHCB, 1C.VII-9, fols. 126r.-172v.

(51) AHCB, 1C.VII-7, fol. 7r. (7 de julio de 1435).

(52) AHCB, 1C.VII-9, fol. 162v.

(53) *Ibidem*, fol. 149r.

(54) *Ibidem*, fol. 155r.

(55) AHCB, 1C.XIII-2, s. n. (25 de agosto de 1449).

(56) AHCB, 1C.VII-9, fols. 2r.-22v., y fols. 126r.-172v.

patrones de *barques e lahuts*, como pilotos y tripulantes, debían cerciorarse de que todos los *mantellets* asoldados habían acudido a la *crida* y estaban con su *deena* y agrupados en las fustas asignadas. Este episodio nos sugiere que todo estaba perfectamente preparado para que los *mantellets* pudieran entrar *en mar per deffendre la plaia e los navilis de la dita ciutat* (57). La alerta y posterior disposición de los *mantellets* en la mar no parece que desembocara en un enfrentamiento abierto. Sucede lo mismo en el año 1394, cuando los *patrons dels mantallets ab lurs barques, mantallets e remers e així mateix los ballesters tenguts dels dits mantallets* estaban preparados militarmente para entrar en la mar (58). En este caso se temía la llegada de *fustes de moros*, las cuales tenían un potencial naval menor en comparación con el desplegado por Marsella o Génova.

El empleo de este tipo de combatientes tuvo su punto álgido durante el período en el que la capitanía recayó en Bartomeu de Gualbes. Pese a que en 1433 fueron divisadas *fustes de moros* en los mares de Sitges y se convocaron a *tots los mantellets, així de mar com de terra* (59) es en el verano de 1435 cuando podemos hablar de una intervención directa contra una galera que saqueó varios barcos fondeados en la playa de mar. Aunque no se menciona explícitamente a los *mantellets*, sabemos que fueron *armats alguns lahuts* para ir contra la galera y sus tripulantes en una ofensiva encabezada por el mismo *sotbatle* de Barcelona (60), a bordo de uno de los *lahuts armats*, que logró apresar a los infractores (61). Llegamos así a 1449, cuando en medio de un fuerte desgaste económico derivado de los enormes costes de la defensa contra *fustes de enamichs e de cossaris* armadas en Marsella, los *mantellets* vuelven a tener un papel central (62). El *Consell* aprobaba por aquel entonces armar dos naves y una galera por unas 3.000 libras (63), mientras el caballero Joan Torrelles pondría en jaque al poder municipal interrumpiendo las líneas de navegación de cabotaje (64) y obligándoles a desembolsar unos 2.000 florines para apresarle (65). Este fuerte desequilibrio financiero lleva a los *consellers* a proponer partir la ciudad *cinquantenes e deenes* y utilizar a aquellos que disponen del *privilegi dels mantellets e solament són tenguts a defensar la plaia de fustes de enemichs*, los cuales hace mucho que no entran en combate (*ve ten tard que no és memòria de gents que hagan servit*) para que vayan en las galeras que

(57) AHCB, *Ordinacions originals*, 1B.XXVI-1, 46 (18 de septiembre de 1391).

(58) AHCB, *Albarans*, 1B.XXII-7 (5 de octubre de 1394).

(59) AHCB, *Manuscrits*, 1G-38, fol. 93r.

(60) Sobre la flota y los acordados en los *mantellets* el año 1435, véase nota 35.

(61) AHCB, *Registre de Deliberacions*, 1B.II-1, fol. 100r. (19 de julio de 1435).

(62) AHCB, 1C.XIII-2, s. n. (17 de junio de 1449).

(63) AHCB, *Bosses de Deliberacions*, 1C.XIII-2, s. n. (1 de julio de 1449).

(64) Ídem (18 de agosto de 1449).

(65) Ídem (21 de agosto de 1449).

serán armadas por la ciudad (66). A los *mantellets*, tradicionalmente movilizados en laúdes, barcas y góndolas, se les propone servir en las galeras (67), prometiendo tanto a los adscritos como a los noveles unas mismas condiciones y paga (68). Una galera armada por la ciudad sale a finales de agosto. No se sabrá nada de ella hasta el 4 de septiembre, con la llegada de un correo *ab lletra dels jurats de València* donde se daban los detalles del combate contra la galera de Joan Torrelles y de cómo fue tomada y presa por la armada en Barcelona. Habían caído unos 20 hombres de la tripulación de Torrelles, más otros heridos y algunos huidos. En octubre aún hay en la ciudad *moltes e diverses persones són deputades dels mantellets e no fan servey algun*, pese a que gozan *de la gracia e concessió reyal de portar armes*. Se insiste, por lo tanto, en que sirvan en las *armades de fustes* dotadas por el municipio (69). A todos aquellos acordados con anterioridad se les da la posibilidad de negarse a prestar juramento (70). De aquí que se recoja por escrito uno nuevo para todos aquellos *mantellets* que se enrolaran en las galeras (71). Esta galera, con Ramon Desplà como patrón, parte a mediados de octubre y vuelve el 29 de noviembre, logrando tener éxito en su empresa.

Hasta 1455 no se vuelve a producir una actuación armada de los *mantellets*, concretamente en marzo, con la llegada de *fustes de rem*s marselesas (72). Los rumores de que atacarían en verano se hicieron realidad el lunes 31, cuando a media mañana Audinet de Marsella aparece en los mares de la ciudad (73). El corsario provenzal *intra ab una galiota en la plage de la mar de la dita Ciutat e depres lo moll*, tomando una calavera cargada de aceites, quesos y cera. Los *consellers* se proponen inmediatamente recobrar los bienes sustraídos *ab remeys e formes degudes*. Se hacen *crides* para los *mantellets* como para *altres ques recullissin en certes fustes*, entre los que se especifican *barques e lahuts* que se encontraban en ese momento en la playa. Insisten en que si no fuera suficiente debían tomar las *naus, galeras o galiotas* que estaban ancoradas en la mar. En paralelo al llamamiento de los *mantellets* también se montó *taula per acordar* para que la *galiota* que estaba dentro de las Atarazanas fuera *en recuperació de la presa e ofensió* del citado corsario. El mismo *Consell* mandó correos para que trajeran una *galiota* que estaba en Colliure, además de advertir a *los lochs maritims de las costes* que se mantuvieran preparados con *fustes armades* (74).

(66) Dicha afirmación coincide con la caída en el reclutamiento en los *mantellets* entre 1440 y 1444, cuerpo que pasó de tener unos 114, 83 y 47 efectivos respectivamente, y cerca de una treintena en los siguientes cursos: AHCB, 1C.VII-7, fols. 2r.-22v.

(67) AHCB, *Bosses de Deliberacions*, 1C.XIII-2, s. n. (15 de septiembre de 1449).

(68) Ídem (24 de septiembre de 1449).

(69) Ídem (10 de octubre de 1449).

(70) Ídem (27 de noviembre de 1449).

(71) AHCB, 1C.VII-10.

(72) AHCB, *Registre de Deliberacions*, 1B.II-9, fol. 98r.

(73) *Ibidem*, fols. 99v.-103v. (1 de abril de 1455).

(74) SCHWARTZ Y LUNA, F., CARRERAS Y CANDI, F. (eds.) (1893): *op. cit.*, p. 204.

El 1 de abril, con la primera *guayta*, parten la *galiota* y otros leños para dar caza al pirata provenzal (75). El miércoles 23 se reúnen los *consellers*; la armada contra los corsarios provenzales ya ha vuelto sin conseguir capturar a los piratas. Se decide que una *galiota* armada de 22 bancos, patroneada por Pere Martí, ferrer, esté durante un mes por los mares de la ciudad y que todos los que se enrolen en la misma hagan *sagrament e homenatge* (76).

En 1457 siguen los llamamientos a los *mantellets*. El 24 de marzo se entona la marcha habitual por los sitios convenidos para que *tots patrons de lauts, de gróndoles, de barques e tots remers, ballesters e altres qui tinguen alberà* vayan a las Atarazanas para reunirse con su capitán (77). En abril el llamamiento es para subir a bordo de las fustas de la ciudad, con la promesa de guía de persona y bienes mientras cumplieran servicio de ballesteros entre dos y cuatro meses. La tercera parte de la presa y el reparto del botín sería para la ciudad. Todo aquel que quisiera debía acudir a la *Casa de la Ciutat* y hablar Francesc çà Rovira, *capità dels mantellets* (78). La mesa de acuerdos para las *companyons* de ballesta, marineros y remeros se ubicaba en la Casa del General, delante de la Lonja (79). Finalmente, un *stol de genovesos* compuesto por trece galeras entró a primera hora del 27 de junio de 1457 en la Playa de Barcelona, lanzando por toda la ribera una *ruxada de bombardes*. Los *consellers* convocaron a *tots els dels mantellets prestament* para que se recogieran en las *naus e fustes de la plaia de mar* (80). A su salida siguió una convocatoria general de los *caps de los oficis* (81). El ataque, según el *Dietari de la Diputació del General*, se contrarrestó a tiempo, cuando las naves y galeras de la ciudad hicieron retroceder a los genoveses que *estaven dins la tascha*, respaldados por el fuego de bombardas de las murallas. Según los *Rúbriques de Bruniquer* el combate se prolongó hasta bien entrada la tarde, momento en que los piratas genoveses se alejaron del centro de la playa para dirigirse hacia Montjuïc. La contienda se alargó unos días; el 4 de julio la ciudad ya ordenaba que fueran hechas *bombardes e altres artilleries* (82), pero fue el 10 de julio cuando esas trece galeras sitiaron la ciudad y se ordenó a todos los ciudadanos que *vinguessen a la marina*, organizados todos en la *Llotja de Mar* (83). El día 11 fue lanzada una contraofensiva hacia las galeras genovesas, saliendo *patrons e senyors de leuts, barques e altres fustes* debidamente

(75) *Ibidem*, p. 205.

(76) AHCB, *Registre de Deliberacions*, 1B.II-9, fols. 108v.-109v. (23 de abril de 1455).

(77) AHCB, *Ordinacions originals*, XXVI-7, 449 (24 de marzo de 1457).

(78) *Ibidem*, 451 (14 de abril de 1457).

(79) *Ibidem*, 454 (7 de mayo de 1457).

(80) *Ibidem*, 449 (27 de junio de 1457).

(81) *Ibidem*, 458 (27 de junio de 1457).

(82) AHCB, *Registre de Deliberacions*, fols. 105v.-106r. (4 de julio de 1457).

(83) AHCB, *Ordinacions originals*, XXVI-7, 462 (10 de julio de 1457).

pertrechados en ayuda y socorro de las otras naves y galeras que estaban en la Playa del Mar (84).

En plena guerra civil catalana (1462-1472) los *mantellets* siguieron operativos. Con la entrada del ejército del rey Joan II en el Principado de Catalunya el 16 de junio de 1462, se producían las primeras movilizaciones. A finales de julio de 1462 *tots los qui eren dels mantellets* debían acudir a la ribera de la mar, delante de la Llotja, bajo pena de *cors e daner* (85). El 6 de agosto son llamados de nuevo *per virtut del sacrament e homenatge* con sus armas, nuevamente al *ribatge de la mar*, para una vez allí meterse en *dos balaners*. Se les asegura que los *deputats* de Cataluña pagaran a cada uno de los *mantellets* por jornada de servicio militar. De no acudir serían castigados en *persona e bens* (86). El 13 de septiembre de 1462 Barcelona es asediada. Parece ser que el asedio fracasó gracias a la protección del frente marítimo. El 12 de diciembre del año 1463 se produjo un llamamiento del *capità dels mantellets*, en el que instaba a todos aquéllos que estaban unidos por juramento a los *mantellets* a acudir a la *Dressana* con sus armas. Una vez allí recibirían las ordenes convenientes (87). Sin embargo, la milicia se disolvió en 1468, como demuestra el revocamiento del cargo municipal de capitán. Se suceden entonces una serie de desastres, como el acaecido el viernes 18 de septiembre de 1472, cuando un corsario florentino, vulgarmente apodado *El Papera*, logró entrar en la playa de Barcelona, un episodio que terminaría con un combate en alta mar con tres muertos, unos 40 heridos y los *sperons de proa* rotos por parte de las fuerzas municipales. El día 20 otro ballenero tomó vitualles y huyó (88). Años más tarde, un 15 de junio de 1480, aún se debatía si por seguridad debía volverse a *introduyr lo dels mantellets* (89). Pese al teórico reordenamiento de la milicia, este cuerpo fue perdiendo el prestigio que tuvo a mediados del siglo xv (90). En 1492, de hecho, la

(84) *Ibidem*, 463bis (11 de julio de 1457).

(85) AHCB, *Registre d'Ordinacions*, 1B.IV-8, fol. 185v. (30 de julio de 1462).

(86) *Ibidem*, fol. 186r. (6 de agosto de 1462).

(87) AHCB, *Registre d'Ordinacions*, 1B.IV-9, fol. 40v. (12 de diciembre de 1463).

(88) SANS TRAVÉ, J. M. (dir.) (1994): *op. cit.*, p. 210.

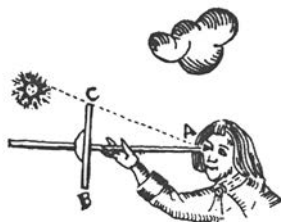
(89) CARRERAS Y CANDI, F.; GUNYALONS BOU, B. (1913): *Rúbriques de Bruniquer: Cereonial dels magnífichs consellers y regiment de la Ciutat de Barcelona*, p. 248. Barcelona: Imprenta de Henrich y Compañía.

(90) La zona marítima que protegían los *mantellets* también se había modificado enormemente; en 1477 fue construido el Moll de la Santa Creu, delante de la Torre Rodona, una escolera hecha de bloques de piedra de Montjuïc, resultado de los trabajos de 1439 o de puentes de carga y descarga levantados durante todo el siglo xv. Terminadas las obras en 1487, la playa aumentó hacia levante y se redujo considerablemente a poniente, con el derrumbe de edificios importantes, como el convento de frailes menores, el patio delantero de la Lonja, parte de la muralla de Mar y diferentes casas situadas en la playa: SOBERÓN, M. (2010): *op. cit.*, pp. 156-157.



Fernando el Católico, por Bernardino Montañés y Pérez. (Fuente: www.museodelprado.es)

ciudad alzó una súplica al monarca para guardar el *privilegi y ordinació dels mantellets* (91), a lo que Fernando el Católico respondió que «sería inconveniente que los susodichos llevassen armas de continuo y por toda la dicha veguería», y que veía con gran preocupación su elevado número y los escándalos y riñas que pudieran provocar (92). Hasta 1516 aún era tema de discusión *lo exercici que antigament era en Barcelona de les Capitanies dels Mantellets*, un servicio de la ciudad en tiempos de armadas de mar y de tierra que «eran prestas a la defensa», convertido, sin embargo, en mera retórica y evocando lo que antaño fuera símbolo de protección de Barcelona frente a la incertidumbre del Mediterráneo (93).



(91) CARRERAS Y CANDI, F., GUNYALONS BOU, B. (1913): *op. cit.*, pp. 249-250.

(92) CARRERAS Y CANDI, F. (1913): *op. cit.*, p. 611, donde el autor cita las *Cartes Reials originals, 1486-1498*; La ubicación y la signatura topográfica actual es AHCB, *Lletres reials originals*, 1B.IX-14, núm. 4090 (Santa Fe, 2 de abril de 1492).

(93) AHCB, *Registre de Deliberacions*, 1B.II-42, fol. 45r.-45v.

FERNANDO II Y LA RESTAURACIÓN DEL DOMINIO MARÍTIMO DE ARAGÓN

Manuel ACOSTA ELÍAS
Licenciado en Geografía e Historia
Doctor en Filología

Introducción



A visión idílica de una Corona de Aragón convertida en arrollador imperio medieval que sometió política, militar y culturalmente durante dos siglos (XIII y XIV) a todos los pueblos de la ribera del Mediterráneo de forma asfixiante es, a todas luces, una interpretación mixtificadora alejada de la realidad. También constituye una deformación de corte romántico la pretensión historiográfica nacionalista que insiste en que esa supuesta hegemonía mediterránea se consiguió gracias a la preeminencia y a la iniciativa exclusiva de Cataluña, llegando incluso a reducir las acciones de gobierno de la Corona de Aragón a la toma de decisiones y su ejecución desde Cataluña.

Sin lugar a duda, la Corona de Aragón siempre fue una potencia mediterránea. Alternó períodos de mayor o menor preponderancia en este mar a lo largo de su historia, pero su poder no declinó con la llegada de la nueva dinastía al trono a principios del siglo XV; antes al contrario, fueron los reyes Trastámara, especialmente Fernando II de Aragón (Fernando el Católico), quienes recuperaron el esplendor de la hegemonía mediterránea de la Corona de Aragón.

Nacimiento y esplendor de la preponderancia de la Corona de Aragón en el Mediterráneo (1213-1335)



Fernando II de Aragón.
(Fuente: www.wikipedia.org)

Hablar acerca del papel relevante que desempeñó la Corona de Aragón (1) en las aguas del Mediterráneo durante buena parte de la Baja Edad Media europea es constatar una evidencia, un hecho plenamente objetivo.

El impulso reconquistador realizado desde principios del siglo XIII por la monarquía aragonesa tuvo como recompensa su máxima expansión por la frontera sur peninsular a finales de esa centuria. Por consiguiente, esta inercia de avance y dominio territorial, que además fortaleció su economía, impelió a la Corona de Aragón a iniciar un esfuerzo expansionista, militar y comercial en el Mediterráneo. Así pues, la conquista de Mallorca (1229-1231) orquestada por Jaime I el Conquistador para proteger a las naves catalanas que comerciaban en Marruecos, Túnez y Treme-

cén de la piratería de los musulmanes mallorquines, así como para propagar la religión católica, supuso el inicio de la expansión mediterránea de la Corona de

(1) Nótese que no utilizamos el acientífico y anacrónico término Corona catalano-aragonesa, por dos motivos fundamentales: Ramón Berenguer IV no era rey, sino conde de una parte de los territorios que posteriormente constituirán Cataluña; no existe ningún documento histórico en el que aparezca esta locución. La denominación *regno, dominio et corona Aragonum et Catalonie* y *domini Aragonum et Catalonie* aparecen excepcionalmente en el Privilegio de anexión de Mallorca a la Corona del 16 de septiembre de 1286. No obstante, sólo cinco años más tarde, en la renovación de estos privilegios vuelven a utilizarse los términos de Reinos de Aragón, Valencia y Condado de Barcelona; desde entonces, en ningún documento vuelve a nombrarse «dominio y corona de Aragón y Cataluña», en SOLDEVILA, F. (1962): *Història de Catalunya*. Barcelona, Alpha, vol. III, p. 383.

Aragón (2). Esta simbiosis militar, económica y evangelizadora adquirió una gran importancia, ya que la marina de guerra aseguraba la consolidación de las rutas comerciales existentes y la apertura de otras nuevas, especialmente en un momento en que la nobleza aragonesa se encontraba ociosa tras culminar su reconquista peninsular.

Pero fue el hijo de Jaime I el Conquistador, Pedro III (1276-1285), quien acrecentó el prestigio y el dominio territorial de la Corona de Aragón en el Mediterráneo, ya que al



Retrato de Jaime I, por Jaume Mateu. Museo de Arte de Cataluña. (Fuente: www.wikipedia.org)

heredar el Reino de Sicilia desencadenó un conflicto diplomático y bélico entre dos bloques — la Corona de Aragón frente a Francia y el papado —, que concluyó con el triunfo militar aragonés. Aprovechó el monarca para potenciar el comercio marítimo mediante la creación del Consolat de Mar, institución que velaba por los intereses de los comerciantes catalanes y valencianos en todos los puertos mediterráneos, así como en los más importantes de la costa atlántica (3).

Además, durante su reinado irrumpieron en la escena mediterránea los almogávares. Pedro III, alegando los derechos sucesorios de su esposa Constanza, organizó en 1282 un poderoso ejército de almogávares (4) comandado por

(2) FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F. (2016): «La construcción naval en la Corona de Aragón», p. 44. Instituto de Historia y Cultura Naval, LI Jornadas de Historia Marítima: «La Marina de la Corona de Aragón», Ciclo de Conferencias, octubre 2015, *Cuaderno monográfico*, n.º 72, Madrid.

(3) CAPMANY, A. DE (1791): *Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado...* Imprenta de don Antonio de Sancha, Madrid, rd.bne.es/viewer.vm?id=0000013634&page=1 (consulta 27 de junio 2024).

(4) El término almogávar proviene del árabe *almugáwir*, es decir, ladrón campestre. Jaime I había utilizado los servicios de salteadores y bandoleros durante la Reconquista, convirtiéndolos en fuerza de choque para atacar al enemigo musulmán en la retaguardia. Eran aragoneses, catalanes, sarracenos desertores y golfines (habitantes de Sierra Morena, que buscaban refugio por alguna mala acción o por no disponer de rentas, que se dedicaban al pillaje; eran castellanos, gallegos... de la España profunda) extremadamente valerosos, en COROLEU, J.; DESCLLOT, B. (1885): *Crónica del Rey en Pere e dels seus antecessors passats*, cap. LXXIX. Imprenta La Renaixensa. Barcelona, https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/cronica-del-rey-en-pere-e-dels-seus-antecessors-passats-0/html/ff384cde-82b1-11df-acc7-002185ce6064_2.html#I_85_ (consulta: 20 de junio de 2024).



Estatua de Roger de Lauria en Barcelona.
(Fuente: www.wikipedia.org)

Roger de Lauria para incorporar Sicilia a sus dominios. En 1302, por la Paz de Caltabellotta se reconoció a Federico II (hijo de Pedro III y hermano de Jaime II, ambos de Aragón) como rey de Sicilia. ¿Qué hacer entonces con los almogávares, soldados profesionales, de elite, en tiempo de paz? La solución fue ofrecer sus servicios al emperador de Bizancio, Andrónico II. Dirigidos por el ítalo-alemán Ruggero von Blume (catalanizado por Ramón Muntaner en su *Crònica* como Roger de Flor) (5), debían repeler el avance de otomanos, mongoles, turcos y armenios en territorio bizantino (Anatolia) y recuperar el Ducado de Atenas, que estaba en manos de los franceses.

Asimismo, en el terreno de la cultura, de la intelectualidad y de la ciencia también la Corona de Aragón fue un referente. La poesía trovadoresca alcanzó un excelente nivel gracias a figuras insignes como Guillem de Cabestany o Cer-

verí de Girona en el siglo XIII. En prosa, Ramón Llull (XIII y XIV) y Bernat Metge (XIV) consolidaron el prestigio cultural internacional de la Corona de Aragón. Los cartógrafos y cosmógrafos mallorquines desde el siglo XIII hasta el XV, entre los que destacaron Abraham y Jehuda Cresques, prepararon el terreno de los descubrimientos atlánticos; Raimundo de Penyafort, el gran jurista del siglo XIII, escribió las *Decretales de Gregorio IX*, el código de Derecho Canónico vigente en la Iglesia hasta la reforma de 1917; Pedro Nolasco desarrolló una acción incesante en la liberación de los cautivos gracias a la fundación de la

(5) BOFARULL, A. DE (1860): *Crònica catalana de Ramon Muntaner: texto original y traducción castellana, acompañada de numerosas notas*, cap. CXCIV. Imprenta de Jaime Jepús, Barcelona.

Orden de la Merced, y la primera universidad catalana la fundó Jaime II en Lérida en 1300.

Estancamiento y crisis

No obstante, la pretensión de cierta historiografía —basada casi exclusivamente en las cuatro grandes crónicas medievales catalanas (*Llibre dels fets*, de Jaime I el Conquistador; *Llibre del rei en Pere*, de Bernat Desclot; *Crònica*, de Ramon Muntaner, y *Crònica*, de Pere el Cerimoniós)— de justificar un absoluto, hegemónico e imperial dominio mediterráneo por parte de la Corona de Aragón en el período de tiempo comprendido entre los reinados de Jaime I y Martín I (1213-1410) dista mucho de la realidad.

La intencionalidad de estas cuatro grandes crónicas es, como la de sus homólogas medievales, la exaltación de los monarcas a través de relatos que magnifican los hechos acaecidos durante sus reinados para mayor honra y gloria de éstos y de ciertos personajes insignes. A tal efecto, los cronistas utilizan un estilo literario épico y subjetivo reñido en múltiples ocasiones con lo estrictamente objetivo (6). Para muestra de la novelización de la historia, el siguiente fragmento del capítulo CLXVII de la *Crònica* del rey Pedro III:

«... ne sol nom pens que galera ne altre vexell gos anar sobre mar, menys de guiatge del rey d'Arago; ne encara no solament galera ne leny; mas no creu que negun peix se gos alçar sobre mar, sino porta hun escut o senyal del rey d'Arago en la coha, per mostrar guiatge de aquell noble senyor, lo rey d'Arago e de Cecilia» (7).

«... no solo no pienso que galera ni otra embarcación se atreva a ir sobre el mar, salvo que tenga salvoconducto del rey de Aragón, ni aun no solo galera ni nave, sino que no creo que ningún pez se atreva a alzarse sobre el mar si no lleva un escudo con la señal del rey de Aragón en la cola, como muestra de salvoconducto de aquel señor rey de Aragón.»

Algunos historiadores, pues, han difundido que el supuesto incontestable dominio mediterráneo de la Corona de Aragón declinó con la llegada al trono de un linaje foráneo intrusivo y hostil a su idiosincrasia y, concretamente, a su secular ascendiente sobre el Mediterráneo: la dinastía castellana Trastámara.

(6) CIFUENTES I COMAMALA, L. (2019): «Les quatre grans cròniques catalanes, un dels millors conjunts hitoriogràfics de l'Europa medieval», *Catalan Historical Review*, n.º 12, pp. 137-149. Institut d'Estudis Catalans. Barcelona.

(7) COROLEU, J.; DESCLOT, B. (1885): *op. cit.*, cap. CLXVII (consulta 25 de junio de 2024).



Pedro IV, retrato del siglo XV por Jaume Mateu y Gonçal Peris. Museo Nacional de Arte de Cataluña.
(Fuente: www.wikipedia.org)

Sin embargo, esta premisa carece de toda verosimilitud.

Por un lado, el primer monarca de la nueva dinastía, Fernando I, gozaba de un sólido derecho sucesorio al ser nieto de Pedro IV. Es decir, aunque se imponía un nuevo linaje, existían vínculos estrechos que desmentían que se tratara de una injerencia artificial y hostil. Además, el advenimiento del monarca Trastámara reunía el aval de ser el candidato más aceptado por las diversas estructuras de los territorios de la Corona de Aragón en el Compromiso de Caspe de 1412.

Por otra parte, será durante el reinado de Pedro IV (1336-1387), no a partir de 1412, cuando aparezcan los primeros indicios de crisis y decadencia en la Corona de Aragón como consecuencia de las continuas guerras (Mallorca, Sicilia, Cerdeña, Castilla), la peste negra de 1348 y el declive comercial (rivalidad con Génova) (8). Concretamente, una grave recesión irrumpe alrededor de 1350, como en toda Europa, provocada por el revisionismo ideológico en las universidades, la división de la Iglesia (Cisma de Occidente) y el descenso demográfico y económico como consecuencia de la peste negra y las continuas guerras (9).

(8) Para una mejor comprensión de la crisis y decadencia de la Corona de Aragón conviene consultar el análisis pormenorizado de FELIU, G. (2004): «La crisis catalana de la Baja Edad Media: estado de la cuestión», *Hispania*, LXIV/2, n.º 217 (consulta 27 de junio 2024).

(9) Desde 1380 hasta 1420, la grave crisis económica que asola Cataluña se debe a la decadencia de los bancos, la subida generalizada de los precios, la inflación, las asonadas contra los judíos en 1391, la piratería, la guerra contra genoveses y venecianos, la ruptura comercial con Egipto, Túnez y Flandes, la pérdida del mercado de especias del sur de Francia y al descenso de la venta de tejidos a Sicilia por la competencia inglesa e italiana.

Superación de la crisis

Los Trastámara, tanto de Aragón como de Castilla, habían fijado como objetivo prioritario de su gobierno la consecución de la unidad hispana, malograda desde la ocupación musulmana en el año 711. Fue un deseo secular —nunca dejó de estar latente la idea de reunificación peninsular— corroborado, por ejemplo, por el hecho de que ocho reyes de Aragón se casaron con princesas castellanas y que otras once princesas o príncipes aragoneses tomaron esposas o maridos castellanos (10).

Pero, al mismo tiempo, los Trastámara aragoneses añadían también el objetivo del restablecimiento de la preeminencia de la Corona de Aragón en el Mediterráneo mediante la instauración de un hegemónico imperio mediterráneo. Ambas metas fueron alcanzadas por el cuarto rey de la nueva dinastía establecida en Aragón: Fernando II.

El primer Trastámara, Fernando I (1412-1416), empezó a mitigar la crisis que estaba sufriendo la Corona de Aragón, que produjo el estancamiento del esplendor de la expansión mediterránea alcanzado por Pedro III y que llegó a su ocaso en época de Pedro IV por los motivos anteriormente enunciados. Una crisis, por otro lado, generalizada en toda Europa y que Cataluña estaba padeciendo con especial crudeza. Solamente refiriéndonos a los estragos que causó la



Alfonso V el Magnánimo, rey de Aragón.
(Fuente: www.wikipedia.org)

(10) A modo de ejemplo, Alfonso II de Aragón el Casto se casó con Sancha de Castilla (hija de Alfonso VII); Jaime I de Aragón el Conquistador contrajo matrimonio con Leonor de Castilla (hija de Alfonso VIII), y la princesa Leonor (hija del rey de Aragón Pedro IV) tuvo como cónyuge al rey Juan I de Castilla.

peste negra desde 1348, conviene recordar que Europa perdió una cuarta parte de su población y Cataluña más de un tercio de la suya (11).

Los inmediatos sucesores del primer Trastámara en Aragón, Alfonso V y Juan II, fueron mejorando la crítica situación y recuperando, por consiguiente, la relevancia en el Mediterráneo.

La recuperación del dominio mediterráneo aragonés

Las guerras entre Aragón y Francia por el control de Sicilia fueron constantes desde que Pedro III conquistó la isla en el siglo XIII. Así pues, tras la consolidación del dominio de Sicilia por parte del Martín I el Humano, último monarca de la casa de Aragón, Alfonso V el Magnánimo (hijo de Fernando I) llevó a cabo una activa política imperialista de dominio mediterráneo que culminó con la conquista de Nápoles, estableciendo así una posición de fuerza en Italia y, por ende, en el Mediterráneo occidental. La flota de Aragón facilitó el dominio de Nápoles, controlando las rutas marítimas, asegurando así la provisión de alimentos y de material de guerra, así como los intereses comerciales aragoneses (12).

Posteriormente, Juan II aprovechó la hegemonía marítima conseguida por su hermano Alfonso V e introdujo los principios de alianza y equilibrio de las grandes potencias (13).

Fue capaz de mantener esta hegemonía marítima de Aragón, aunque se centró en solucionar los problemas más preocupantes de la política continental de la Corona, especialmente la guerra civil catalana (1462-1472). A modo de ejemplo, fue tan evidente el mantenimiento de la solvencia marítima de Aragón durante su reinado que el papa Pío II le pidió ser el capitán de una expedición contra los turcos, lo que corroboraba la potencia de la flota aragonesa (14).

(11) Hubo zonas en Cataluña, como la diócesis de Ausona, en las que se redujo la población en un 60 por 100 como consecuencia de las muertes infligidas por la peste negra. Además, en la ciudad de Barcelona fallecieron la mayor parte de los oficiales reales y cuatro de los cinco *consellers* de la ciudad, en CAPDEFERRO, M. (1990): *Otra historia de Cataluña*, p. 140. Acervo, Barcelona.

(12) VICENS VIVES, J. (1967): «La política mediterrània i italiana de Joan II d'Aragó entre 1458 i 1462», *Obra dispersa*, p. 111. Editorial Vicens Vives, Barcelona.

(13) A tal efecto, propuso el Pacto de Valencia de 1459 entre Aragón y la Francia de Carlos VII, un tratado de paz con Génova para poder centrarse en los asuntos continentales o peninsulares de la Corona de Aragón. Desafortunadamente para Juan II, la tregua le dio alas a Génova, que se atrevió a conquistar Nápoles. En definitiva, entendió que no existía política occidental posible para Aragón sin el refuerzo del eje tradicional que unía Cataluña con Nápoles siguiendo la ruta Baleares, Cerdeña y Sicilia, en VICENS VIVES, J. (1967): *op. cit.*, p. 117.

(14) Aunque la predisposición de Juan II era favorable a aceptar el encargo papal —ya que compartía el ideal de defensa de Tierra Santa y, al mismo tiempo, podría asegurar la protección

Cenit de la hegemonía mediterránea gracias a Fernando II

Tras consumarse la unión entre Castilla y Aragón gracias a la firme determinación de los Reyes Católicos, la principal preocupación de Isabel y Fernando fue la expansión por el Mediterráneo occidental, en toda su dimensión militar, diplomática y económica. Y, en este aspecto, era evidente que Aragón, por su propia experiencia histórica, tenía la visión más certera sobre la política exterior que debían llevar a cabo conjuntamente. Porque, sin duda, Fernando II había fijado su objetivo primordial en el dominio del Mediterráneo occidental para defender las comunicaciones con Italia y acabar, además, con la piratería argelina que tanto perturbaba la paz de todas aquellas naves que surcaban las aguas y la tranquilidad de los puertos mediterráneos.

La Monarquía Católica instaurada por los Reyes Católicos estaba fundamentada en el sistema de reinos de la Corona de Aragón, y tenía el Mediterráneo como polo de actuación, así como la ruta del golfo de Vizcaya hacia Flandes. Para evitar el peligro turco, Fernando II puso todo su empeño en dominar este mar y en establecer buenas alianzas europeas. Por ello, para asegurar la comunicación entre los diversos territorios en los que gobernaban los Austrias y frenar las ansias expansionistas de los otomanos, las naves aragonesas, castellanas, napolitanas, sicilianas, sardas, corsas, así como las de Génova, Lucca y Florencia, ejercieron un férreo control del *Ispanyol Bahriye*, el mar español, expresión otomana acuñada por los turcos para referirse al Mediterráneo occidental, debido al dominio apabullante y efectivo que ejercía la Monarquía Hispánica en esas aguas (15).

Por este motivo, estableció un sistema de relaciones que tuviera en cuenta el peligro que suponía Francia en la consolidación de este plan. Aunque tradicionalmente existía una profunda animadversión de la Corona de Aragón hacia Francia en contraposición a las buenas relaciones que mantenía Castilla —truncadas, no obstante, por la amistad con Inglaterra iniciada por Enrique IV de

comercial de las naves aragonesas en el Mediterráneo oriental—, debido a la necesidad de contar con la flota aragonesa para defender Nápoles de las ansias angevinas y, posteriormente, al irrumpir la guerra civil catalana, el monarca aragonés declina la petición del papa Pío II, en VICENS VIVES, J. (1967): «La política europea d'Aragó-Catalunya en temps de Joan II (1458-1479)». *Obra dispersa*, p. 146. Editorial Vicens Vives, Barcelona.

(15) «... Navíos que pertenecen a los Estados o a particulares de los mismos, que contribuyen todos ellos a crear lo que los otomanos denominan el *Ispanyol Bahriye* (el mar español), que abarca desde el estrecho de Gibraltar al de Mesina, y que en algunas épocas se extiende hasta el golfo de Cartago. Además, también habría que añadir lo que Antonio Rumeu de Armas denominaba el Atlántico Mediterráneo, que alcanzaba hasta las ciudades de Larache y La Mamora en las costas oceánicas de Marruecos», en BUNES IBARRA, M. Á.: «La defensa de la cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna». *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, pp. 77-78. Instituto de Historia, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (2006), Madrid.

Castilla—, Fernando II optó por una política de discreción y amistad siempre y cuando los intereses de ambos coincidiesen y las pretensiones aragonesas y castellanas no fuesen vulneradas arteralmente por Francia (16).

Pero antes de surtir efecto la unión dinástica de las dos coronas, las graves consecuencias que comportó la guerra civil catalana (secuestro de bienes, congelación de créditos, fuga de capitales, inflación monetaria y paralización de proyectos empresariales, trasvase del capital de Barcelona a Valencia...) sumieron a Cataluña en una profunda ruina económica. En medio de este desahogado, Fernando II inició una acertada campaña de recuperación, de *redreç*. Desde 1477 la exportación textil catalana en el Mediterráneo se mantuvo gracias a la política de proteccionismo oficial en Cerdeña, Sicilia y Nápoles. Además, potenció el desarrollo de la agricultura y el comercio del trigo entre Aragón y Castilla, alterando el régimen monopolístico mediterráneo del trigo siciliano. Asimismo, aparecieron nuevas rutas en la exportación de la lana: además de la tradicional del Pirineo y del Maestrazgo hacia el Mediterráneo, ésta se expandió a los centros industriales del norte de Europa.

La máxima preocupación de Fernando II era consolidar la plena seguridad de la península ibérica, lo que sólo se conseguiría certificando la libertad de movimientos de sus naves en el Mediterráneo. Así pues, urdió un plan para establecer fortalezas defensivas frente a las costas continentales españolas en la otra orilla del Mediterráneo (Melilla, La Gomera, Orán, Trípoli y Bujía), reproduciendo la estrategia que se siguió para defender la seguridad de Canarias a finales del siglo XV y que consistió en la construcción del fuerte de Santa Cruz de la Mar Pequeña en la laguna de Naila, en el litoral atlántico africano (17). Este decidido propósito marítimo, que *a priori* pudiera haber sido incomprendido por la mayoría de la población castellana y aragonesa continental, tan acostumbrada a pensar y a preocuparse por la frontera musulmana granadina, peninsular, fue ampliamente compartido tanto por los reinos de España como por los del resto de la Europa cristiana, ya que significaba el establecimiento de una barrera, un dique de contención aragonés en Sicilia y en el norte de África que podría frenar el permanente peligro turco de invasión y dominio territorial. Desde 1486 los Reyes Católicos insistieron en que la convivencia pacífica entre todos los Estados cristianos evitaba la inminente invasión turca de Europa. Gracias a

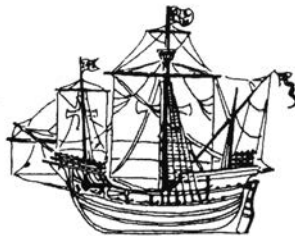
(16) Nadie puede poner en duda la magistral prudencia y diplomacia política de Fernando II que, muy sucintamente, se puede resumir en las instrucciones que el monarca trasladó al virrey de Nápoles, el conde de Ribagorza: «... que en las acciones del rival haya que cuidar más de la seducción que de la ira y que la amistad propuesta por el adversario geográfico o histórico deba mirarse como asechanza...», en BENEYTO PÉREZ, J. (1944): «Magisterio político de Fernando el Católico», pp. 469-471. *Ciclo Fernandino*. Ateneo de Zaragoza. Madrid.

(17) BLANCO VÁZQUEZ, L. (2018): «El establecimiento hispano africano de Santa Cruz de la Mar Pequeña y su aparición en la cartografía náutica portuguesa de finales del siglo XV». *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 64: 064-017, pp. 1-15. Las Palmas de Gran Canaria.

la Paz de Florencia, Fernando II creó una flota catalana-veneciana-genovesa para la defensa de las rutas hasta Alejandría. Así, Cataluña se convertiría en la dueña de la ruta de la seda y las especias, iniciando su recuperación. De amplia tradición artesanal, se beneficiaba del empeño del monarca Trastámara de conseguir un mayor desarrollo manufacturero a través de una política de atracción de capitales mediante la venta de tejidos de lino y lana, así como de materias primas. Además, la reconquista de Granada en 1492 supuso su conversión en un señorío dentro de Castilla que, no obstante, también benefició a Cataluña, ya que el monopolio comercial que los genoveses ejercían en Málaga fue sustituido por Barcelona, Valencia y Mallorca.

En toda esta singladura marítima adquirieron un papel fundamental los aristócratas de segunda clase —caballeros bien relacionados con la Corte— y los simples mercaderes, que tomaron la iniciativa mercantil en detrimento de la antigua clase de ciudadanos honrados. El propio Fernando II se involucró en operaciones mercantiles de envergadura hacia Oriente, aspecto éste que explica que muchos de estos nobles relacionados con la Corte se interesaran en los posteriores proyectos colombinos. Porque hay que tener en cuenta que, una vez culminada la Reconquista con la toma de Granada tras ocho siglos de lucha, el prolongado esfuerzo por recuperar las señas de identidad de la unidad política, religiosa y cultural de la España visigoda produjo un impulso, una inercia que no iba a parar con la conquista de Granada, sino que se proyectó hacia África y el Mediterráneo con la fuerza de los tercios y las galeras y, por otro lado, hacia América con la intrepidez de los conquistadores en sus naos y galeras.

En definitiva, la acción política exterior de Fernando II culminó los proyectos de Alfonso V de Aragón y, aunque siguió el devenir tradicional de la política aragonesa, indudablemente benefició también a Castilla.



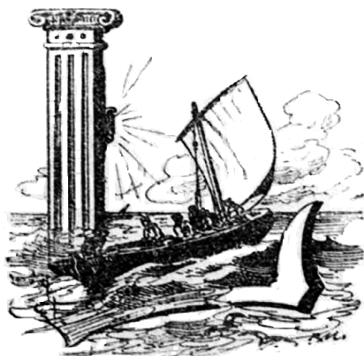
El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, atracado en el puerto de Barcelona. (Foto: José Jorge Bonet Albalat)



TÚNEZ Y LA GOLETA (1535)

Óscar UCEDA MÁRQUEZ
Presidente de la Associació d'Historiadors de Catalunya Antoni de Campany.
Embajador de la Marca Ejército

Introducción. El destronamiento del rey Hasán



A noticia del destronamiento del rey hafsí Muley Hasán (o Hacén) por el corsario Barbarroja llegó a la Corte imperial a finales de 1534. La caída en manos turcas de la plaza tunecina ponía en riesgo el dominio Habsburgo sobre el Mediterráneo occidental, exponiendo sus posesiones italianas a las más que probables incursiones de la armada otomana y de los piratas berberiscos.

El audaz golpe de mano de Jeyreddín Barbarroja (1) había puesto en grave peligro las posesiones italianas del emperador, eliminando a uno de sus aliados locales y sumando un nuevo y espinoso frente al del Danubio y al del Mediterráneo oriental.

La reacción del emperador fue casi inmediata y se enfocó en dos direcciones: una estrictamente militar (2) y otra diplomática. En el aspecto diplomático, desplegó todos sus recursos para atraer a otros príncipes a la aventura tunecina, procurando a su vez que sus enemigos tradicionales no aprovecharan la coyuntura para atacarle en otros frentes o que —y no era un tema menor— temiesen que el enorme preparativo para la invasión fuera para arremeter contra ellos.

En el caso de Francisco I, el emperador llegó a proponerle que se sumara a la expedición, excusándose el rey francés y avisando al gran turco de las intenciones de Carlos I. Como veremos más adelante, no sólo se limitó a informar a la Sublime Puerta (3), sino que brindó apoyo logístico a los defensores de Túnez y La Goleta.

(1) VV. AA. (1994): *Navíos y veleros*. Volumen 4. «Los piratas Barbarroja», pp. 1.121-1.126. Barcelona: Planeta de Agostini.

(2) MARTÍNEZ LAÍNEZ, F., & SÁNCHEZ DE TOCA, J. M. (2006): *Tercios de España. La infantería legendaria*, p. 111. Madrid: Edaf.

(3) Se refiere el Imperio turco.

Por su parte, el rey de Inglaterra Enrique VIII también se eximió, pero sin llegar a intervenir en el conflicto.

La República veneciana no se sumó a la expedición y prefirió reforzar sus posesiones ante la posible ofensiva otomana, por lo que la ayuda exterior se limitó al Reino de Portugal, a la Santa Sede y a los caballeros de San Juan, así como a algunas ciudades italianas.

Por otro lado, los reinos y señoríos del rey emperador se sumaron al esfuerzo bélico, reuniendo naves, tropas y pertrechos de Flandes, Castilla, Aragón, Navarra, Nápoles, Milán o Sicilia.

Respecto a los asuntos militares, desembarcar miles de hombres frente a una ciudad fortificada y defendida por una notable armada representaba un reto logístico extraordinario pero, pese a las dificultades, la maquinaria imperial empezó a ponerse en marcha a finales de 1534. Los encargos de la Corona de abastecimientos, barcos, caballos y armas por todo el Imperio fueron masivos. En el caso de Barcelona, desde donde partiría la flota de invasión, se mandó construir a toda prisa 32 galeras de guerra en las Atarazanas (4). Para este cometido, trabajaron sin descanso 2.000 operarios para poder entregar los barcos a tiempo para la expedición (5). También en Barcelona proliferaron las cecas para batir la plata con la que pagar a los soldados de sueldo, unos 26.000 en total contando españoles, italianos y alemanes.

El contingente malagueño. Una mirada a la leva medieval

Málaga fue la ciudad portuaria donde se concentraría el ejército de leva que se estaba reclutando en Andalucía y Castilla para la jornada de Túnez. Éste sería conocido por las crónicas de fray Prudencio de Sandoval como las «compañías de españoles bisoños» para diferenciarlas de los tercios destinados en Italia.

La fuerza malagueña sería en sí como una pequeña expedición, organizada a la antigua usanza siguiendo el modelo medieval y valiéndose de las levas concejiles. Los soldados reclutados por las villas y ciudades se dispondrían solamente para la campaña, siendo licenciados después. El procedimiento fue el mismo que en otras empresas africanas anteriores. El encargado de organizar esta expedición andaluza fue Luis Hurtado de Mendoza y Pacheco, marqués de Mondéjar, conde de Tendilla y capitán general del Reino de Granada, nombrado el 6 de diciembre de 1534 proveedor general de la armada y jefe político y militar de la campaña, por lo que hubo de trasladarse a la ciudad de Málaga

(4) HERNÁNDEZ, F. X. (2003): *Història militar de Catalunya (III). La defensa de la Terra*, p. 78. Barcelona: Rafael Dalmau Editor.

(5) VV. AA. (1998): *Història de Catalunya*, vol. VII, p. 898. Barcelona: Salvat.

para dirigir los preparativos (6). El 24 de diciembre de 1534, el Consejo de Guerra comunicó por escrito a los regidores de las ciudades de Córdoba, Sevilla, Málaga, Antequera, Carmona, Gibraltar, Cádiz, Écija, Jerez, Úbeda, Baeza, Jaén y Andújar que empezaran a buscar voluntarios para la empresa contra el turco (7). El objetivo era reclutar 7.000 soldados y, por lo tanto, el presupuesto para su financiación previsto por el pagador de las armadas y presidios africanos, Diego de Cazalla, se ajustó a esta cantidad. Se estimó que la recluta de este pequeño ejército tendría un costo de 266.250 maravedíes, que serían distribuidos entre los veinte capitanes de las veinte compañías que se pretendían levantar. Más adelante, el reclutamiento de voluntarios se extendió a otras localidades y provincias, como Lorca, Murcia, Cuenca, Extremadura, Loja, etcétera.

Dado que el reclutamiento iba mejor de lo esperado, el emperador mandó aumentar la cifra de soldados en 8.400, de los que 3.000 hombres debían ser arcabuceros y el resto piqueros, teniendo que ampliarse también el presupuesto destinado a las soldadas (8).

Si el reclutamiento de infantería iba bien, reunir a la flota que debía transportarlos fue harina de otro costal. De hecho, aunque algunos capitanes ya habían empezado a alistar en enero, la mayoría lo haría a partir de finales de marzo por el retraso en reunir a la flota de transporte. Finalmente, en abril se empezaron los alardes o revistas de los soldados y se les entregó la primera paga de las tres previstas para la campaña. La segunda se les abonó en Málaga y la tercera cuando estuvieron ya embarcados frente a las costas malacitanas.

Las capitanías levantadas eran de unos 300 soldados, aunque la cifra podía variar. Los sueldos también cambiaban según la función o el grado del militar; así pues, para esta expedición se reintegraron las siguientes cantidades:

- Piqueros, 900 maravedíes.
- Doce cabos de escuadra, 900 maravedíes más 900 de ventajas.
- Un alférez, un pífano y dos tambores, 900 maravedíes más 900 de ventajas.
- Arcabuceros, 900 más 100 de ventajas.
- Capitán, 4.166 maravedíes, a razón de 50.000 por año (9).

Si las levas de infantería corrieron a cargo de los concejos municipales, la recluta de la caballería fue responsabilidad de los nobles. En el caso de la expedición malagueña, los que participaron en la empresa con caballeros y escuderos

(6) GUTIÉRREZ CRUZ, R. (17 de julio de 2023): *Los soldados que conquistaron Túnez para el emperador Carlos V: las tropas de la armada de Málaga*, p. 15. Obtenido de <https://doi.org/10.24310/baetica43202316787>

(7) *Ibidem*, p. 17.

(8) *Ibidem*, p. 20.

(9) *Ibidem*, p. 23.



Tropas en la conquista de Túnez.
(Fuente: www.wikipedia.org)

a su cargo fueron Rodrigo de Narváez, Bernardino de Mendoza, Alonso de la Cueva, la marquesa de Priego, Rodrigo Mejía, los marqueses de Tarifa y de Comares, el conde de Ureña y los duques de Sessa, de Medina Sidonia y de Arcos, que reunieron una cifra aproximada de 800 hombres.

Para esta operación se prefirió prescindir de la caballería pesada, optando por la ligera o a la «jineta», con armadura ligera, adarga y estribos cortos, mucho más eficaz para combatir a los ágiles jinetes norteafricanos.

Por fin, el 4 de abril Mondéjar había reunido los navíos necesarios para transportar las vituallas, la gente y los caballos. Serían en total 34 naos,

dos galeones y dos urcas (10) las que partirían del puerto de Málaga hacia Barcelona. Hasta el día 4 de mayo se estarían fletando tropas y cargando provisiones en los buques, pagándose, como decíamos, la tercera y última paga a los soldados una vez embarcados. Pese a que se satisfizo el sueldo de 8.400 soldados, consta que embarcaron 9.360, 960 más, sin paga o aventureros que se sumaron a la expedición con la esperanza de enriquecerse con el saqueo de Túnez. En Barcelona se unirían a la flota de Mondéjar ocho urcas flamencas con 3.100 hombres más.

Para poder embarcar las caballerías, o bien se reformaron los buques ya existentes levantando sus cubiertas o bien se usaron naos con el tamaño necesario para poder alojar caballos sin modificar la estructura de los barcos. Éstos viajaban de pie, pero con las patas atadas y sujetos con una cincha de cáñamo. También estaban provistos de cebaderas para que el animal se pudiera alimentar.

La fuerza andaluza zarpó para Barcelona, donde se estaba reuniendo buena parte del contingente naval destinado a tomar Túnez a los turcos, arribando a la capital catalana el 25 de mayo (11).

(10) La urca era una embarcación de origen flamenco muy ancha en su centro.

(11) SANDOVAL, F. P. (1614): *Historia de la vida y hechos del emperador Carlos V*, p. 1.396.

La infantería del emperador. El embrión del ejército moderno

El ejército imperial destinado a la campaña tunecina estaba formado por un grupo variopinto de tropas, muestra del período de transición que estaba viviendo la milicia europea de principios del siglo XVI. En él se podían encontrar levas de corte medieval, como las levantadas por el marqués de Mondéjar; mercenarios italianos y alemanes, típicos de las guerras italianas del Renacimiento, y los nuevos tercios españoles, conocidos también por la crónica de Prudencio de Sandoval como «españoles de Italia», que fueron el germen del nuevo ejército permanente nacido en 1534.

Además de estas fuerzas organizadas, se unieron a la empresa africana aventureros sin sueldo que querían aprovechar la oportunidad que les brindaba una campaña en Berbería, donde el saqueo y la captura de esclavos podrían enriquecerlos.

Como hemos dicho, la caballería se organizó en torno a la nobleza al modo y uso tradicional, con caballeros y escuderos que servían a su señor.

En cuanto a las levas concejiles, la citada crónica se refiere a ellos como españoles bisoños para diferenciarlos de las compañías de soldados españoles viejos o veteranos que embarcarían desde Italia.

Los tercios viejos nacerían en octubre de 1534 (12) ante la necesidad del emperador de tener un ejército permanente en Italia al que poder acudir en caso de necesidad. Con la Ordenanza de Génova de 1536 se acabó de dar forma a una realidad ya existente y que por aquel entonces había tenido su bautismo de fuego en Túnez (13).

Las milicias tradicionales, reclutadas por tiempo limitado, eran un problema por su alistamiento, entrenamiento y adaptación a una forma de hacer la guerra cada vez más tecnificada y necesitada de adiestramiento para mover los densos escuadrones formados por piqueros y arcabuceros con el concierto necesario. La profesionalización de estas unidades españolas en servicio en Italia permitió que los tercios se convirtieran en las unidades de combate más eficaces y relevantes de su época, superando a los mercenarios que, pese a tratarse de fuerzas igualmente experimentadas, combatían por contrato y no por su rey.

Como decíamos, los ejércitos imperiales fueron de transición y, por tanto, reunieron tropas reclutadas y entrenadas según los modos de distintas épocas, por lo que no era extraño encontrar en las filas de Carlos V un importante contingente de soldados mercenarios tanto italianos como los famosos lansquenets alemanes.

(12) MARTÍNEZ LAÍNEZ, F., y SÁNCHEZ DE TOCA, J. M. (2006): *op. cit.*, p. 13.

(13) FELIU BERNÁRDEZ (ed.) (2023): *Ordenanzas Militares de España. (Siglo VII-siglo XXI)*, p. 190. Madrid: Sílex Ediciones.

Para la campaña se reunieron tropas de ambas naciones, aunque siempre combatieron separadas, como veremos más adelante. Éstas eran fieras, preparadas y eficaces, pero con una disciplina relajada y una fidelidad escasa. La fuerza italiana reclutada para Túnez sería de 4.000 hombres, y la de alemanes de 6.000. En total, sobre unos 26.000 combatientes embarcaron rumbo a Túnez desde los puertos de Málaga, Barcelona y Cagliari.

La armada

La armada reunida para la empresa era imponente, diversa y representaba la evolución de la guerra marítima en los albores de la Edad Moderna. Básicamente se reunieron dos tipos de buques: los de combate, destinados a batir las fortificaciones de La Goleta y a hostigar a la escuadra de Barbarroja, y los de transporte, para el desembarco de tropas y bastimentos.

La flota reunida, aproximadamente unos 300 buques de todo tipo, era impresionante tanto por sus dimensiones como por su poder de fuego. Combinaba la tradicional galera con los nuevos galeones, o más bien carracas fuertemente artilladas, con los que los monarcas del Renacimiento competían por el prestigio.

El navío más poderoso de la flota no sería español ni de ninguno de los reinos y señoríos del emperador, sino del rey Juan de Portugal que, aceptando la llamada de su cuñado, envió a su hermano don Luis a bordo de un buque fuertemente artillado, al que el cronista Prudencio de Sandoval llamaría «el galeón de Portugal» (14). Éste era el *São João Batista*, en realidad una enorme carraca de 1.000 toneladas armada con una gran cantidad de artillería que variaba según la campaña y la función. Para la jornada de Túnez, iba equipada con ochenta bocas de fuego grandes y medianas y 60 pequeñas (15). El navío no era exactamente un galeón, sino una carraca excepcionalmente grande y artillada recién salida del astillero. Parece ser que el propio emperador insistió en que el *São João Batista*, apodado *Botafogo* por su poder de fuego, se uniera a la escuadra de invasión. Botado en Lisboa el 24 de junio de 1534, era uno de los barcos mejor armados de su época y habría de presentar un papel destacado en el asedio de La Goleta.

La flota portuguesa estaba compuesta además por 24 carabelas y dos naos, y entró en Barcelona el 28 de abril con buena parte de la nobleza portuguesa a bordo.

El 1 de mayo atracó en la Ciudad Condal otra flota, pero muy distinta a la anterior. Las veintidós galeras de Andrea Doria causarían expectación y despertarían el interés del mismo emperador. Su capitana, la *Bastarda*, era una

(14) SANDOVAL, F. P. (1614): *op. cit.*, p. 1.394.

(15) *Ibidem*, p. 1.414.



El Botafogo (a la izquierda en primer plano) abriendo fuego contra La Goleta.
(Fuente: www.wikipedia.org)

imponente galera de veintiséis bancos con cuatro remos por banco. Sería la destinada a alojar al emperador y, por tal motivo, Doria quiso dorarla y engalanarla para la ocasión. Según la descripción de Sandoval de su entrada en Barcelona, ésta tenía «... veinte y cuatro banderas de damasco amarillo con las armas imperiales por toda ella, y un pendón a media popa, de tafetán carmesí, que llevaba ocho pierras y treinta palmos en largo, con un crucifijo de oro, y otros dos casi de su tamaño, con sendos escudos de las armas del Emperador, y allí junto una gran bandera blanca de damasco sembrada de llaves y cálices y aspas de San Andrés coloradas, con un letrero en latín al medio que decía: *Psal. 4. Arcum conteret, et confringet arma: et scuta comburet igni* [Gastará y quebrará el arco, quemará con fuego los escudos de armas]. Y otros dos de damasco colorado del mismo grandor con Plus Ultra, escrito alrededor de las columnas, que es divisa de España. Tenía también otra bandera de dos ramales en el entena con una espada y una celada, y con un escudo y letra latina que decía: *Aprehende arma et scutum; et exurge in adiutorium mihi* [Toma las armas y el escudo y ven en mi ayuda]. Y otra en la gavia que llegaba al agua, con un grande ángel, y un mote que decía: *Misit Dominus Angelum suum qui custodiat te in omnibus vis tuis* [Envió Dios su ángel que te guarde en todos tus caminos]. Y tres gallardetes

que llaman, en los tres mástiles, de damasco colorado y de más de cinco varas de largo, el medio con una estrella de oro y muchas llamas de fuego, y un mote tal: *Notas fac mihi Domine vias tuas* [Señor, muéstrame tus caminos]. Y los otros dos, que llevaban eslabones y pedernal con muchas centellas de fuego, decían: *Ignis ante ipsum praecedet* [El fuego irá delante de él]. Asimismo, estaba la sala y cámara de popa cubierta de tela de plata, oro y brocado de tres altos, sin otras colgaduras de raso y damasco de diversas labores, que todo era rico y costoso. Salió toda la ciudad a verlo embarcar, rogando a Dios le diese victoria» (16).

Poco a poco, el puerto y las playas de Barcelona se iban llenando de velas, pero aún quedaba por llegar Álvaro de Bazán (el Viejo) con doce galeras más que arribarían el 12 de mayo. A éstas se le sumarían la treintena que se habían construido en las Atarazanas barcelonesas para la expedición y por encargo del emperador (17)

La armada de Mondéjar atracó en Barcelona el 25 del mismo mes con los transportes y las levas concejiles, aumentando el número de velas de la expedición. Pero aún quedaban buques que sumar a la empresa.

Tras zarpar de Barcelona el día 5 de junio, se dirigieron a Cerdeña, donde embarcarían los tercios españoles de Italia, los italianos y los alemanes en veintiocho naos gruesas que ya estaban en el puerto, además de los barcos de transporte que venían con la flota. Allí se les unieron las doce galeras del papa, congregando ya el grueso de la flota que, según Sandoval, eran casi trescientas naves, entre las cuales había sesenta urcas y naos flamencas, cuarenta galeones (¿carracas?), cien naves y veinticinco carabelas portuguesas, más las andaluzas (18).

Como veremos, la armada jugó un papel fundamental aislando a la guarnición de La Goleta por mar, batiendo con sus cañones las defensas construidas por los turcos, proveyendo los suministros y hostigando a la flota otomana que se refugiaba en la rada.

La campaña: el asedio de La Goleta

Cuando la escuadra partió del puerto sardo de Callar (Cagliari) el domingo 13 de junio de 1535, una de las primeras decisiones del emperador fue la de tomar el mando militar de la expedición. Dado el gran número de militares de experiencia y nobles, el liderazgo no era una decisión fácil. Cuando se planteó quién debería dirigir la empresa, Carlos V respondió: «Aquél cuyo

(16) *Ibidem*, pp. 1.399-1.400.

(17) *Ibidem*, p. 1.395.

(18) *Ibidem*, p. 1.403.

alférez soy yo», dejando claro que sería él quien tomara las decisiones (19). Su primera orden fue enviar al marqués del Vasto en avanzada, con veintidós galeras, para reconocer La Goleta y sus defensas y averiguar si estaba esperando Barbarroja con su flota.

Visto que la flota turca era más pequeña y que estaba a resguardo en el puerto, se ordenó el desembarco el 16 de junio de toda la infantería veterana y algo de caballería. En total unos 15.000 hombres entre alemanes, italianos y españoles. De hecho, el primer capitán que puso el pie en tierra fue un jienense de la compañía de Cisneros.

Al día siguiente desembarcó una parte de las levadas andaluzas de Mondéjar, unos 8.000 combatientes más. Durante las operaciones, la escuadra de Doria batiría una posición conocida como la Torre del Agua, una pequeña fortificación en cuyo interior había ocho pozos de agua, de los que se pudieron aprovechar tres para proveer al ejército. En un par de días desembarcó todo el ejército y se empezó a construir el real, o campamento principal, en las ruinas de la antigua ciudad de Cartago.

Por su parte, Barbarroja, una vez conoció los planes de Carlos V, optó por fortificar y artillar La Goleta entendiendo que ésta sería el objetivo principal de los imperiales. Movilizó a las milicias locales y destinó a la protección de la plaza a su segundo, un judío llamado Sinan Reis, hombre de gran experiencia y de su mayor confianza. Durante semanas amplió las defensas de La Goleta con muros de terraplén, que resultarían muy eficaces para amortiguar la artillería cristiana, armados con trescientas piezas de artillería —desmontando para ello algunas de sus galeras—, y destacó cerca de la fortaleza 42 galeras que hostigarían a los imperiales con su fuego durante todo el cerco.



Bombardeo de La Goleta.
(Fuente: www.wikipedia.org)

(19) *Ibidem*, p. 1.415.

A pesar de su decisión de defenderse a ultranza, sea por prudencia o por temor, envió catorce galeras a Bona y otras doce a Argel con sus riquezas, temeroso de perderlas si su suerte se torcía. Por miedo a una revuelta, se planteó ejecutar a todos los esclavos cristianos de Túnez, aunque finalmente mandó encerrarlos gracias a la intervención de su lugarteniente Sinan, que intercedió por sus vidas. Esta decisión tendría un alto coste para Barbarroja al final de la contienda.

Tras el desembarco, el 18 de junio se produjo un asalto sobre el campamento cristiano por parte de jinetes moros. Éste sería el primero de las continuas ofensivas contra el ejército asediador por parte de tropas musulmanas apostadas en el exterior de La Goleta, siendo repelido por la caballería imperial; pero este peligro constante obligó al emperador a estar en guardia durante las obras de cerco, vigilando tanto las constantes salidas de los sitiados como los embates de los turcos que estaban fuera.

Una vez desembarcados y aposentados, la cuestión era si atacar la fuertemente defendida plaza de La Goleta o dejarla atrás y arremeter contra Túnez, mucho peor defendida y a escasas millas de distancia. Finalmente, el emperador consideró que sería demasiado peligroso dejar a sus espaldas un contingente turco tan poderoso y optó por tomar la fortaleza primero y atacar la ciudad después.

El asedio propiamente dicho se formalizó con el bombardeo de la plaza por parte del *São João Batista*, que actuó de batería flotante. Fue remolcado por dos galeras que lo acercaron a distancia de tiro, abriendo fuego con sus 140 cañones. Era el 18 de junio. Al día siguiente, las escaramuzas de los asediados continuaron importunando las obras de aproximación que los gastadores imperiales estaban empezando a levantar.

El 21 llegaron refuerzos al campo cristiano comandados por el capitán Lázaro Seriacó. Se trataba tan sólo de unos cuarenta caballeros albaneses vestidos con capeletes y ropas a la usanza de su pueblo y que se mostrarían muy eficaces contra los turcos.

En ese momento, las fuerzas cristianas ascendían a 26.000 soldados de paga, incluyendo a mercenarios, soldados profesionales y levas concejiles. La caballería señorial se acercaba a los 2.000 jinetes y los aventureros podrían alcanzar los 16.000, según Sandoval, aunque estudios actuales presumen que la cifra era muy inferior (20). Si además tenemos en cuenta a los no combatientes y a los marineros, la hueste imperial era enorme para la época, y el esfuerzo logístico de desplazar una tropa tan grande y variopinta por mar fue, sin duda, un logro de organización y de logística.

Tras el campo cristiano, había unos olivares protegidos por valladares desde donde los turcos se hicieron fuertes usándolos para resguardarse y hostigar el campo cristiano.

(20) GUTIÉRREZ CRUZ, R.: *op. cit.*, p. 32.

El 22, un fuerte contingente de infantería y caballería mora volvió a cargar sobre las líneas imperiales que, pese a las bajas y la presión, continuaron con los aproches hacia los muros de La Goleta. Como era habitual en un asedio por asalto, la pala y la zanja eran tan importantes como la pica y el arcabuz. Las obras se ejecutaron por turnos, un día los italianos y otro los españoles, destacando seis compañías cada vez. Esta posición era muy peligrosa, ya que se encontraba entre los cuarteles imperiales y las defensas turcas, quedando expuesta a las más que probables salidas de los defensores para destruir las obras de asalto.

En efecto, el día 23 un capitán corsario llamado Salac salió con un millar de infantes y ochenta de a caballo de La Goleta a las 08:00 horas, cayendo sobre las trincheras imperiales, que en ese momento estaban defendidas por italianos. La hora escogida no fue casual, ya que hacía poco que había acabado el turno de zapa y buena parte del contingente cristiano estaba descansando después de haber cavado toda la noche. Cogidos por sorpresa, los italianos se desbandaron, muriendo dentro de los bastiones 40 soldados y quedando heridos más de 60. El conde de Sarno, coronel que defendía el puesto, se rehízo y contraatacó, expulsando a los turcos, que después del daño ocasionado se retiraron a la plaza, aunque al día siguiente éstos repitieron la operación, esta vez contra los españoles de Francisco Sarmiento, futuro defensor de Castelnuovo (21), que cayeron en el mismo error que los italianos. Hubo 49 muertos y los heridos fueron más de 150.

De nuevo, la posición se recuperó tras la llegada de refuerzos, pero a esas alturas del asedio quedaba claro que los turcos iban a plantear una defensa agresiva y que la guarnición de la plaza era numerosa, bien armada, entrenada y motivada.

El viernes 25 volvieron a arremeter contra la trinchera de asalto, pero esta vez con menos suerte y con los asaltantes en guardia. Ese día se distinguieron entre los cristianos diez frailes, encabezados por el legado apostólico fray Buenaventura, que animaron a los combatientes en primera fila portando la cruz. Pese a lo arriesgado de su acción, ninguno resultó herido al final de la jornada. También en ese mismo día llegó al campo imperial Hernando de Alarcón, anciano militar de gran prestigio, veterano de las campañas del Gran Capitán y de Pavía. Sus consejos serían de vital importancia para el éxito de la empresa. Una de sus primeras decisiones fue la de encargar los aproches a dos ingenieros que coordinasen las obras: Antonio Ferramolino de Bérgamo fue destinado al cuartel de los españoles (tercios viejos) y Juan María al de los italianos. Además, recomendó aumentar la guarnición y el número de trabajadores en las trincheras. Se reforzaron las obras y, como resultado, las defensas avanzaron hacia La

(21) CAÑETE, H. A. (2015): *Los tercios en el Mediterráneo. Los sitios de Castelnuovo y Malta*, pp. 49-121. Málaga: Ediciones Platea.

Goleta a buen ritmo gracias a estas medidas. Según cita fray Prudencio de Sandoval, «... el bestión (22) de los cristianos caminaba como culebra», indicando que los aproches avanzaban en zigzag para evitar el fuego de enfilada, buscando aproximarse a la distancia suficiente para poder levantar un baluarte donde instalar la batería de cañones de sitio que debía abrir brecha en las defensas turcas».

Ante la evidente amenaza, Sinan no tardó en reaccionar y ordenó un asalto coordinado y general sobre el campamento cristiano, usando tanto a parte de la guarnición como a las tropas que estaban en los olivares antes mencionados. En la acometida, las fuerzas exteriores moras llegaron a usar artillería de campaña contra los imperiales. El combate se extendió por todo el campamento cristiano, participando en la refriega el emperador. Tras una dura lucha, una unidad de caballería liderada por Mondéjar consiguió desalojar a los turcos de los olivares y capturar su artillería.

Muchas de las fuerzas que hostigaban a los soldados imperiales desde el exterior eran milicias locales, formadas por infantería y caballería ligera que combatían con tenacidad, pero con desorden. Durante la refriega, según el cronista Sandoval, entre los moros había unas hechiceras que animaban a los suyos lanzando conjuros. También se sumaron las viudas de los caídos, que buscaban la muerte y caer como sus maridos para estar con ellos en el Paraíso.

El día 28 de junio, serían los elementos los que vendrían a importunar el empeño del emperador en tomar La Goleta cuando una tormenta tan repentina como intensa rompió con dureza sobre el campamento cristiano, desmontando obras, tiendas y sembrando el caos. Los defensores aprovecharon la oportunidad para lanzar un nuevo ataque, pero esta vez, y pese a las inclemencias del tiempo, los españoles que estaban de guardia repelieron el asalto con facilidad.

Al día siguiente, el rey depuesto de Túnez, Muley Hacén, se presentó ante el emperador con una escolta de doscientos hombres. Ello brindó una oportunidad a Carlos V para atraer a los súbditos de éste a su causa. Le dio la enorme suma de 20.000 ducados a tal efecto, pero con nulo resultado pues, según parece, una vez cobrado el dinero, los tunecinos se negaron a combatir al lado de los cristianos (23).

A principios de julio las obras continuaban a buen ritmo, pero la situación entre los sitiadores distaba de ser buena. Si bien habían conseguido minimizar el daño de las arremetidas contra su campamento, un fuego constante de la artillería de la plaza se cobraba diariamente decenas de vidas sin que las defensas imperiales pudieran responder, ya que todos los esfuerzos estaban orientados a que los aproches llegaran a la distancia de batir y no a que los cañones pudieran efectuar fuego de contrabatería.

(22) Bastión.

(23) SANDOVAL, F. P.: *op. cit.*, p. 1.447.

A la acción de los defensores había que sumar las pésimas condiciones de salubridad en el campo cristiano. El calor, el agua en mal estado, la disentería, la comida podrida o demasiado verde y el hedor de los cuerpos insepultos tras dos semanas de combates hacían de las trincheras un lugar horrible y un foco de epidemias. Se dormía poco y mal y, para empeorar las cosas, los soldados podían ver cómo los nobles gozaban de los mejores suministros mientras ellos tenían que pelear en condiciones pésimas.

Otra de las constantes del sitio fue la presencia de numerosos espías en el campo imperial, que o bien informaban a Barbarroja del estado de la fuerza invasora o bien participaban activamente, cometiendo actos de sabotaje e inutilizando piezas de artillería.

El 3 de julio se produjo un nuevo asalto general por parte de los turcos, liderado por Hardin el Drib, conocido por los cristianos como Cachidiablo. Esta vez participarían tropas de la guarnición de Túnez que vendrían a reforzar a las habituales. El combate causó más de doscientas muertes entre los imperiales pero, a diferencia de ocasiones anteriores, las bajas padecidas por los turcos fueron de tal magnitud que empezaban a detectarse entre ellos síntomas de colapso. Ese revés hizo mella, y la idea de la posible derrota comenzó a cobrar fuerza entre los seguidores de Barbarroja. Sirva de ejemplo cuando Hasán Corzo, su pagador, se pasó al bando cristiano llevando consigo 4.000 ducados venecianos para comprar su vida... Y no serían pocos los que acudirían buscando clemencia a partir de esa jornada.

Aunque la artillería de La Goleta no paró de disparar, las arremetidas contra el campo cristiano menguaron hasta casi desaparecer. Durante los días siguientes, los defensores veían cómo la «culebra» cristiana se aproximaba inexorablemente a sus muros. El día del asalto estaba cerca y ambos bandos se prepararon para lo inevitable.

El 13 de julio estaba ya todo dispuesto, los cañones de asedio en sus bastiones a distancia de batir, la flota preparada y la infantería organizada en grandes escuadrones de las naciones española, italiana y alemana. El rey había ofrecido al primero que entrase en La Goleta una renta de por vida de 400 ducados, 300 para el segundo y 200 para el tercero. En la laguna contigua se posicionaron bajeles para cortar la posible retirada, aunque por motivos desconocidos esa vía de escape quedó abierta. La madrugada del 14, una vez el emperador hubo oído misa y comulgado junto a la nobleza, se formaron los tres grandes escuadrones citados, se tocaron las trompetas y acto seguido se descubrieron los cañones de asedio de sus parapetos, retirando las fajinas que los resguardaban (24).

Los trabajos de zapa y pala habían logrado su fin, y esa mañana la batería dispuesta para abrir brecha en La Goleta era impresionante. En el lado español se habían dispuesto veinte piezas de batir, incluyendo una gigantesca culebrina

(24) *Ibidem*, p. 1.458.

de más de ocho metros de largo. En el bastión italiano serían dieciséis los cañones gruesos que se sumarían al bombardeo con el objetivo de abrir brecha y desmontar la artillería contraria.

Todo el campamento se puso en alerta en previsión de una posible salida o intento de socorro desde el exterior. Cuando ya estaba amaneciendo, se dio la señal de abrir fuego. La artillería imperial disparó a la vez y comenzó un incesante bombardeo sobre la antigua torre de La Goleta, la cortina nueva levantada poco antes del sitio y el bastión de la marina. Mientras tanto, la armada se sumó al asalto. El almirante Andrea Doria se acercó a la torre con veinte galeras, cañoneándola también. El resto de la escuadra se incorporó al ataque, incluyendo las galeras y el galeón de Portugal. El cañoneo duró seis horas y se dispararon más de 4.000 cañonazos.

Sobre el mediodía, el emperador entendió que había llegado la hora de iniciar el asalto. Se dispusieron en escuadrón los tercios veteranos de España, los italianos y los alemanes, con otro de 3.000 soldados bisoños en retaguardia. La señal para lanzar el ataque fue una salva de artillería, tras lo cual se alzó el estandarte imperial y comenzó el avance. A la lucha generalizada se sumó la escuadra de Álvaro de Bazán, que desembarcó arremetiendo la plaza desde el mar. En tierra serían los españoles los primeros en llegar, animados por un fraile franciscano que los acompañaba crucifijo en mano.

Sobre quién entró primero en La Goleta, no hay nada claro, dado el caos y la magnitud del combate. Por un lado, parece que fueron los hombres de Álvaro de Bazán, aunque otros apuntan a Miguel de Salas y Andrés y a Alonso Toro, ambos toledanos, aunque otros soldados viejos españoles de distintas unidades reclamaron ese honor.

Sandoval cuenta sólo 26 muertos entre los imperiales y cifra en más de 4.000 los turcos caídos en la batalla final y en el posterior saqueo de la plaza. Pese a la gran mortandad entre los defensores, muchos pudieron huir a Túnez aprovechando que la laguna había quedado desamparada.

Las capturas de equipos de guerra fueron enormes. Cayeron en manos cristianas los 300 cañones de la plaza, 40 de ellos de gran calibre, algunos marcados con la flor de lis, lo que delataba su procedencia francesa. Se tomaron grandes cantidades de munición, pólvora y armas de mano de todo tipo. En el canal se prendieron 42 galeras (una de ellas la capitana de Barbarroja), 44 galeotas, fustas y bergantines y 27 navíos de carga. Esta imponente e intacta flota fue la presa más apreciada por el emperador.

Ante la noticia de la caída de La Goleta, Barbarroja reaccionó movilizand todas sus fuerzas para repeler la acometida imperial. Aunque las defensas de Túnez eran mucho menores, aún contaba con ventajas significativas. Poseía el control del territorio y gozaba de superioridad numérica. Además, le constaba que la fuerza invasora tenía problemas de abastecimiento graves, sobre todo por escasez de agua potable, y para acceder a Túnez debía atravesar una franja de desierto sin agua y en plena estación estival; luego parecía evidente que el

primer objetivo de su enemigo fuese tomar unos pozos a medio camino entre La Goleta y Túnez, lugar que sería escogido por Barbarroja para dar batalla a Carlos, para lo que ordenó reunir todas sus fuerzas, agruparlas en los pozos y defenderlos a ultranza. En caso de verse obligados a retirarse, siempre podrían emponzoñar el agua, lo que dejaría al emperador en una posición complicada.

Carlos V y su estado mayor eran conscientes de las dificultades, y el recuerdo de la fracasada cruzada de San Luis de Francia en 1270 estaba muy presente en las deliberaciones; pero, pese a todo, se organizaron los preparativos para formar una enorme columna de marcha para tomar la capital tunecina. El orden de marcha del ejército imperial se estableció de la siguiente forma: en avanzada y como fuerza de reconocimiento, un escuadrón de 100 caballos abría el paso de la columna. En la vanguardia iban dos escuadrones de 4.000 hombres, uno de españoles viejos a la derecha y bajo el mando del marqués del Vasto, y otro italiano a la izquierda, a las órdenes del príncipe de Salerno. En el exterior de los cuadros se posicionaron los arcabuceros, y en el interior los piqueros con los tambores y las banderas. Ambos escuadrones tenían la forma alargada y el frente estrecho, ya que el paso no era excesivamente ancho para que dos escuadrones de tal tamaño pudieran avanzar con comodidad. Además, necesitaban espacio para la artillería, que avanzaría entre ambos con una anchura que permitiera posicionar doce piezas a la par. Cabe indicar, que la artillería estaba tirada a brazo por alemanes y marineros. Delante de ésta y en medio de los escuadrones iba el emperador, con 350 de a caballo con toda la nobleza y su enseña roja. A cien pasos de los escuadrones de vanguardia marchaban los alemanes, al mando de Maximiliano de Piedralla, unos 6.000, formando un cuadro mucho más ancho y corto para cubrir el mismo espacio que el resto de la columna.

Tras los alemanes marchaban el bagaje con algunas piezas de artillería y los no combatientes, además del rey de Túnez y su escolta de sesenta lanzas, protegidos en los flancos por la caballería del marqués de Mondéjar, que sumaba tres centenares de jinetes. Tras ellos, dos escuadrones de la infantería embarcada en Málaga formados de manera similar a los de la cabeza de la columna. Uno estaba al mando de Felipe de Cervelló y el otro a las órdenes de Álvaro de Grado. Finalmente, protegiendo la retaguardia iba el duque de Alba, con 200 jinetes de caballería pesada (25). Era 20 de julio cuando el emperador, armado de punta en blanco, ordenó avanzar.

El primer tramo del recorrido se tuvo que realizar sobre arena muy fina, lo que hizo muy difícil el tránsito. Cuando se llegó a un piso más duro, en la zona de los olivares, buena parte de la columna ya estaba exhausta y sedienta. El sol era abrasador, el tramo complicado, el agua escasa y los moros habían comenzado a hostigar a la columna en marcha. Pese a todo, el ejército imperial continuó progresando lentamente.

(25) *Ibidem*, pp. 1.168-1.169.

Recorrieron cinco millas en siete horas sin toparse con el grueso del ejército enemigo, en medio de unas condiciones terribles. Las pequeñas botas de agua con las que se había dotado a los soldados fueron insuficientes, y los casos de insolación y las deshidrataciones empezaron a hacer mella. Según el cronista Sandoval, el sol caía tan recio que las armas quemaban al tocarlas (26).

Mientras tanto, el almirante otomano estimó oportuno dejar que la fuerza cristiana se acercara y se fuera desgastando antes de acometerla. Como decíamos, su intención era hacerse fuerte en los pozos y esperarla allí.

A diferencia de los imperiales, los turcos aguardaron a resguardo y bien provistos de agua, que repartían con camellos y otras bestias de carga. En unos olivares cercanos, instalaron una batería de artillería de campaña. En cuanto a la composición de su ejército, Sandoval habla de 100.000 infantes y 25.000 caballos —cifra evidentemente exagerada—, entre los que según el cronista se hallaban 13.000 escopeteros y 6.000 jenízaros, la fuerza de élite del Gran Turco (27).

Ante la posición turca, el emperador ordenó desplegar su vanguardia, sumándose a la primera línea el escuadrón alemán y la artillería, que se situaría en el centro de la batalla, entre los italianos y los españoles. En la retaguardia quedaron los bisoños de las levas y, más atrás, el bagaje con los no combatientes y el rey de Túnez.

Cuando se hallaron ambos ejércitos frente a frente, el emperador, con la espada desenvainada, cabalgó entre sus escuadrones arengando y poniendo orden para cerrar bien la formación, tras lo cual volvió a su escuadrón de caballería y allí le preguntó al veterano Alarcón qué hacer, ya que todo apuntaba a que Barbarroja no se iba a mover de los pozos. Éste se percató de que, a pesar de que el enemigo estaba en una posición ventajosa, no quedaba otra que arremeter contra ellos. Así pues, Alarcón respondió al rey: «Señor, que los acometamos, que la victoria es nuestra, como vos sois Emperador; por eso, démosles Santiago, y a ellos» (28).

Con la decisión ya tomada, los pesados escuadrones empezaron a marchar hacia las posiciones turcas lentamente y en orden. Cuando llegaron a distancia de tiro, diez piezas de artillería de campaña turca que se habían adelantado arrastradas por caballos comenzaron a disparar contra los densos escuadrones que, pese a todo, continuaron avanzando.

Entre tanto, la artillería imperial se posicionó y procedió a responder al fuego, mientras los tercios españoles arremetían contra los turcos que se habían atrincherado en las ruinas de un antiguo acueducto. Ambas vanguardias ya estaban combatiendo cuando una fuerza de caballería ligera arremetió contra los

(26) *Ibidem*, p. 1.469.

(27) *Ibidem*, p. 1.471.

(28) *Ibidem*, p. 1.472.

escuadrones de retaguardia españoles, que repelieron el ataque. Al llegar al contacto y pese a las arengas de Barbarroja, su frente empezó a desmoronarse y al poco su ejército se desbandó. Por suerte para él, los imperiales estaban tan sedientos que, en vez de perseguir a los huidos, se abalanzaron sobre los pozos para saciarse de agua.

Murieron apenas 20 soldados imperiales contra una cantidad muy superior por parte turca. Con todo, Barbarroja logró entrar en Túnez, aunque buena parte de su ejército se había dispersado por toda la región. A pesar de la derrota, aún le quedaban hombres suficientes con los que intentar una última defensa. Los imperiales estaban agotados y no les resultaría fácil avituallarse para un cerco largo; pero un hecho inesperado daría al traste con las esperanzas del corsario otomano. Según parece, un par de renegados abrieron las puertas de las cárceles donde estaban retenidos los esclavos cristianos, que se rebelaron matando a sus captores y tomando la alcazaba. Al enterarse, Barbarroja perdió toda esperanza de victoria y huyó con 7.000 de los suyos hacia Bona, donde tenía resguardado su tesoro y parte de su escuadra. Sus antiguos aliados de las tribus locales, al tener noticia del suceso, atacaron a los fugitivos para hacerse con el botín, robando una parte y matando a 400 turcos.

El 21 de julio, los imperiales hacían entrada en Túnez y, pese a las súplicas del rey Muley Hacén, la ciudad fue sometida a un cruel saqueo. El palacio y las riquezas del rey fueron robados o destruidos; más de 18.000 tunecinos fueron tomados como esclavos y repartidos entre las tropas. El fruto del saco fue tal que nadie protestó cuando no se abonaron los dos meses de paga que se debían a las milicias cuando se licenciaron.

En su estudio sobre las levas concejiles embarcadas en Málaga, Rafael Gutiérrez Cruz reúne documentación de varios veteranos que en sus testamentos hacen relación de los bienes incautados en Túnez, como esclavos, ropajes y otros objetos, que dan una idea de lo que sucedió tras la caída de la ciudad (29).

Epílogo

Envalentonado por la toma de la ciudad, el emperador se planteó ir contra Argel, pero sus consejeros le hicieron abandonar el plan, posiblemente porque parte de su ejército, sobre todo las levas, ya quería ser licenciado.

La victoria en Túnez fue muy celebrada en su época y significó un logro logístico impresionante dado el tamaño de la fuerza desembarcada.

Esta batalla supuso el nacimiento de los tercios en una época de cambios — hoy la denominamos la revolución militar del siglo XVI — liderada por la monarquía hispánica. De hecho, el éxito de las operaciones llevó al emperador a

(29) GUTIÉRREZ CRUZ, R.: *op. cit.*, pp. 43-45.

crear la primera infantería de marina de la historia: las Compañías Viejas del Mar de Nápoles, que serían el origen de los Tercios de la Armada el 27 de febrero de 1537 (30).

En Túnez vemos cómo las nuevas técnicas de asedio van tomando forma y los ingenieros experimentan la nueva arquitectura defensiva que habrá de hacer frente a la cada vez más numerosa y eficaz artillería.

El esfuerzo de la Corona en organizar una expedición tan compleja y en tan poco tiempo fue plasmado en los tapices realizados por Willem de Panne-maker (31) para recordar la hazaña. Así, *La revista de las tropas en Barcelona*, donde se mostraba el músculo militar y naval del emperador, que quedaría representado para la posteridad, asombró a todos aquéllos que tuvieron la oportunidad de contemplarlo.

Con todo, la campaña tunecina no ha sido bien tratada por la historia, oscurecida tal vez por las luces de Lepanto o por las derrotas de Argel y Préveza (32).

Como hemos explicado en estas páginas, la mayor parte del esfuerzo logístico y bélico de la expedición fue español, y serían los tercios los que se distinguirían en combate pese a la incuestionable eficacia de italianos y alemanes.

La Armada también estaba viviendo momentos de cambios, y pese al protagonismo de las tradicionales galeras a remo, la vela empezaba a adquirir importancia en las flotas mediterráneas. No sería hasta principios del XVII cuando los galeones españoles se impondrían definitivamente al poder de las galeras otomanas (33); pero el principio del fin de una manera secular de hacer la guerra en el mar había comenzado.

Finalmente, el estudio de la campaña de Túnez con todos sus matices es una de las deudas pendientes de la historiografía militar española, ya que, sin duda, se trata de un sitio y una batalla de transición entre la época medieval y la moderna.

(30) FELIU BERNÁRDEZ (ed.): *op. cit.*, p. 16.

(31) ZALAMA, M. Á. (2020): *Vestirse para la guerra. Realidad y ficción en las imágenes de La conquista de Túnez*, pp. 59-80. Potestas. Estudios del Mundo Clásico e Historia del Arte, 16. Obtenido de <http://dx.doi.org/10.6035/Potestas.2020.16.3>

GOZALBO NADAL, A. (2015): *La representación artística de la campaña de Carlos V en Túnez (1535): estado de la cuestión*, pp. 229-245. *Fòrum de Recerca*, 20. Obtenido de <http://dx.doi.org/10.6035/ForumRecerca.2015.20.16>

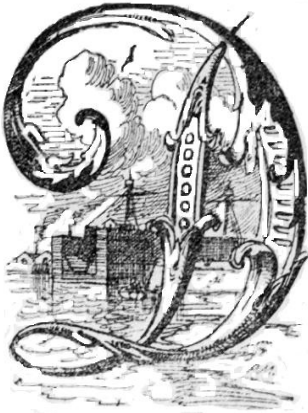
(32) La derrota naval de Préveza en 1538 y el fallido asedio sobre Argel en 1541 devolverían la iniciativa estratégica a Barbarroja en el Mediterráneo occidental.

(33) La batalla naval del cabo Celidonia el 14 de julio de 1616.

LUIS DE REQUESENS: EL CATALÁN DEL REY PRUDENTE EN LA DEFENSA DEL MEDITERRÁNEO (1568-1571)

Pablo Javier RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ
Universidad Abat Oliba CEU

Introducción: Cataluña en la encrucijada



ESDE la supuesta *iniquitat* del compromiso de Caspe a la *desfeta* de 1714, la historiografía romántica catalanista impuso la tesis de la castellanización y el extrañamiento entre el Principado de Cataluña y el conjunto de la Monarquía Española (1). Así fueron tejiéndose durante mucho tiempo los relatos que limitaban la historia de Cataluña a los grandes hechos de los tiempos medievales y al despertar a partir de la *Renaixença* del XIX. La Edad Moderna, los siglos de la Cataluña de los Austrias o la Cataluña dentro de la Monarquía Hispánica quedaban reducidos al papel secundario cuando no anecdótico de más de trescientos años de supuesta decadencia, únicamente interrumpidos por momentos puntuales de conflicto, como las guerras de los

Segadors y de Sucesión.

Análisis más templados sugieren, una suerte de trayectoria o secuencia sentimental de Cataluña en relación a la Monarquía: matrimonio e idilio con los Reyes Católicos y Carlos V, extrañamiento con Felipe II, desencanto y divorcio

(1) Los historiadores Antonio de Bofarull, Víctor Balaguer, Lluís Domènech i Muntaner, Enric Prat de la Riba Santiago Sobrequés... entre otros muchos, introdujeron la conocida tesis de la entrada de todos los males que sufría Cataluña eran por culpa del Compromiso de Caspe y los Trastámara. De forma similar, el mismo cliché historiográfico identificaría el siglo XVIII, con su centralismo borbónico, como un lastre para el Principado.



Felipe II. (Fuente: www.wikipedia.org)

con Felipe III y Felipe IV así como la reconciliación con Carlos II (2). El extrañamiento o marginación de Cataluña se produciría a la par que la Monarquía Española se replegaría sobre sí misma, aislando nuestro país a todo lo que venía de fuera. Según el conocido como «viraje de Felipe II», España se retiró, se cubrió de negro y pronunció el voto de: *sostenella y no enmendalla*.

Ahora bien, conociendo la limitación de todos los análisis historiográficos, ¿deberíamos admitir la tesis del absentismo catalán en la singlatura histórica de la Monarquía de los Austrias? Más aún, ¿sería correcto contraponer una monarquía obcecada y empecinada en la lucha a una Cataluña sin voluntad de colaboración?

Aproximemos la mirada al periodo de tiempo en el que los historiadores han identificado el supuesto viraje de Felipe II (3) y los peligros que acechaban a la Monarquía: la amenaza de *la otomana* con el Gran sitio de Malta 1565, el estallido de la rebelión calvinista en Flandes en 1566, el drama íntimo de su hijo, el infante don Carlos, encarcelado en enero de 1568 por conspirar con la nobleza flamenca y el comienzo de

(2) Véanse los trabajos de RICARDO GARCÍA CÁRCCEL: *Historia de Cataluña. Siglos XVI-XVII* (dos tomos). Ariel, 1985, y *Felipe II y Cataluña*. Universidad de Valladolid; Colección Síntesis. Cátedra «Felipe II».

(3) El viraje de Felipe II se ha identificado como el momento de aislamiento defensivo de la Monarquía Española a cualquier influencia europea. Varios autores lo han identificado en momentos distintos: Gregorio Marañón lo situó en 1580 con la lucha entre ebolistas y albigistas, dando lugar a la imposición de los últimos tras la traición de Antonio Pérez. Fernand Braudel lo situó con la llegada del cardenal Granvela y su nueva orientación belicista para Flandes en 1570, Reglà propone 1568 por la acumulación de circunstancias adversas apuntadas en el texto.

la rebelión morisca en las Alpujarras también en 1568. A todo ello, debemos apostillar la embestida calvinista y su presión constante en el Pirineo a través del fenómeno del bandolerismo y sus contactos con los hugonotes franceses. La presión exterior y el peligro de contagio interior amenazaba a la Monarquía y se hacía inevitable la impermeabilización (4).

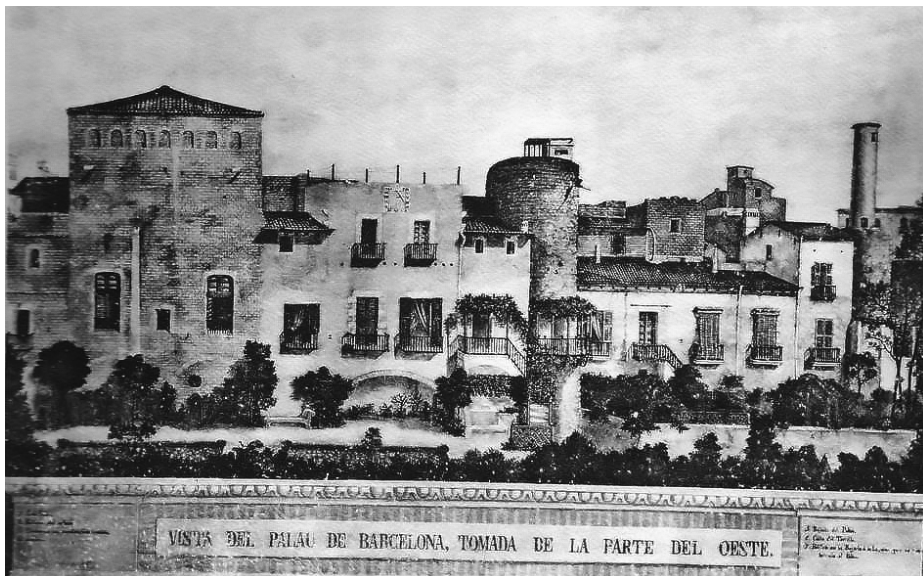
Por ende, la España de Felipe II se posicionaba como potencia hegemónica del bloque católico en liza en dos frentes: la «frontera de la catolicidad» contra el protestantismo europeo y la «frontera de la cristiandad» contra el imperio otomano en el Mediterráneo. Por consiguiente, el Principado de Cataluña se situaba en una singladura histórica, casi podríamos decir en una encrucijada: ser puerta de entrada de los adversarios o convertirse en el reducto español frente al mundo rival.

Es precisamente en este contexto adverso donde destacará la figura de Luis de Requesens y Zúñiga (1528-1576). No pudiendo precisar con exactitud el inicio del linaje, este apellido estaría relacionado geográficamente con dos señorías aparentemente contradictorios: en primer lugar, con el castillo de Requesens hoy en la Junquera, fortaleza fronteriza del siglo IX y, en segundo lugar, con la baronía de Altafulla jurisdicción señorial concedida en el siglo XIV.

Desconocemos si los Requesens señores del Rosellón participarían en la conquista y repoblación del sur de Cataluña siendo premiados, con algunos feudos, sus servicios militares. Sí podemos situar la casa Requesens prestando servicio a la nueva dinastía Trastámara en tiempos de Fernando de Antequera consiguiendo ser ya una de las familias nobiliarias catalanas más señaladas, implicados en la guerra civil catalana, recuperando el buen nombre de la familia durante el reinado de Fernando el Católico y ya siendo dueños de la villa de Molins de Rey y de la villa y baronía de Martorell, se afincaron en el Palau Menor de Barcelona. Allí acogerían al rey Carlos V en su visita a Barcelona en 1519, previa a su elección imperial. Acompañando al futuro emperador se encontraba Juan de Zúñiga de Velasco y Avellaneda, Comendador Mayor de Castilla, que enamoraría a la por entonces notabilísima dama catalana Estefanía de Requesens. Así ambas casas: la de Zúñiga —con mejor posición y peor economía— y la casa de Requesens —con buena situación financiera pero más periférica en la corte— quedarían unidas. Se aceptó el enlace con la condición de mantener el apellido catalán para el primogénito: por ello, Luis de Requesens y Zúñiga mantuvo el apellido materno y el hermano Juan de Zúñiga y Requesens se apellidó a la inversa (5).

(4) REGLÁ I CAMPISTOL, Joan: *Bandoleros, piratas y hugonotes*. Urgoiti Editores, Pamplona 2012. p. 6.

(5) NEGRE I PASTELL, Pelai: *El linaje de Requesens*. *Annals de l'Institut d'Estudis Gironins*, 1955, vol. 10, pp. 25-148. BOSCH SANJUAN, Ramón. 2022: «Lluís De Requesens a La Mediterrània: De La Rebellió De Les Alpujarras a La Batalla De Lepant (1568-1571)». *Drassana* 29(29). Barcelona, Spain:132-51.



Palacio Real menor de Barcelona (Fuente: www.wikipedia.org)

El futuro rey Felipe II y Luis de Requesens compartieron gran parte de la infancia y juventud, creciendo y viajando en muchas ocasiones juntos. Una amistad que perduraría durante toda la vida del rey prudente, siendo Luis de Requesens el más leal de sus súbditos y el catalán más cercano y colaborador de todo el reinado (6). La vida itinerante de la corte y las distintas responsabilidades que con insistencia le ofreció el rey Felipe, no le hicieron olvidar sus orígenes y el deseo de pasar mayor tiempo en el Palau Menor de Barcelona. Así lo relataba su madre: «Lo Lloyset està molt bonico, quartlo Deu, y continua son estudi i parla lo castellà molt bonico». De mala salud, pero disciplinado en los preceptos médicos, casó enamorado hacia la década de 1550 con Jerónima de Estalrich y Gralla (7). Un matrimonio llamado a sufrir la difícil armonización entre la vida familiar y el servicio a la corona. Su hoja de servicios a la Monarquía resultó del todo impresionante: paje del príncipe de Asturias, hábito de la Orden de Santiago, encomienda mayor de Castilla en la Orden de Santiago, Comendador Mayor de Castilla, Embajador de España ante la Santa Sede, Gobernador de Milán y Gobernador de los Países Bajos.

(6) ELLIOT, John H.: *España y su mundo 1500-1700*. Barcelona. Taurus, p. 116. THOMAS, Hugh: *El señor del mundo. Felipe II y su Imperio*. Barcelona. Planeta. 2014, p. 26

(7) Hija del Maestro Racional de Barcelona, uno de los oficios de corte de la Corona de Aragón, que administraban rentas reales. El acuerdo matrimonial se hizo por intermediación del por entonces Príncipe Felipe.

Alrededor de la década de 1560 la corte de Madrid se enzarzaba en disputas entre facciones nobiliarias: albistas y ebolistas (8) que pugnaban por tener visiones contrapuestas de los fundamentos más profundos de la Monarquía, en concreto, sobre cuál había de ser la relación entre el rey católico y el papa. No adscrito a las facciones cortesanas, su peso en las decisiones del rey lo hicieron objeto de atracción de los distintos partidos nobiliarios.

Nombrado embajador ante la Santa Sede en 1562, pasaba a tener un papel diplomático fundamental entre las relaciones Madrid-Roma. Requesens tuvo que lidiar fuertemente con la intransigencia del papa Pío IV (9) cuya desconfianza ante la Monarquía de España no le ahorró dificultades diplomáticas, cuando no conflictos. Con la llegada al solio pontificio de Pío V, papa austero y alejado del modelo de príncipe renacentista, éste mostró rápidamente su inclinación a la cruzada contra el turco. Requesens ya había vaticinado a Felipe II: «es el cardenal que en los tiempos de agora más convendría que fuesse Papa». Parecía entreverse que las nuevas relaciones entre Felipe II y Pío V convergirían en formar una gran alianza cristiana; no obstante, los acontecimientos que se vivieron en el Mediterráneo en la década de 1560 acabaron confirmando el estado de cruzada que se imponía.



Papa Pío IV. (Fuente: www.wikipedia.org)

(8) Toda catalogación es insuficiente, sin embargo, ya es clásica la categorización ideológica entre las distintas facciones, identificando por una parte a los albistas con posiciones más centralistas, imperialistas, partidarios de una *teología* más intelectual, *ortodoxa* y próxima a los dominicos; por otra, a los ebolistas con una visión más federalista de la Monarquía, más universalistas o humanistas en lo ideológico o de una espiritualidad más intimista y vivencial.

(9) Pío IV de nombre secular Giovanni Angelo Medici (1499-1565) nombrado Papa de 1559 a 1565. Cercano a la política exterior francesa, especialmente en tiempos de la regente Catalina de Médici, mantuvo, sin embargo, una equidistancia cordial con Felipe II, no exenta por ello de tensiones diplomáticas.

El empuje otomano (1516-1560)

El mundo cristiano mediterráneo vivía con apremiante temor de recibir ataques, ya fueran de la flota otomana o de la piratería del norte de África. La pugna que vivía el Mediterráneo a finales del siglo xv y del siglo xvi, acabaría consolidando un enfrentamiento secular entre los dos grandes imperios, el de los Austrias y el Osmanlí. Una especie de guerra entrecruzada y constante que puede ser secuenciada de la siguiente manera: la ofensiva otomana en el Adriático y el Egeo (1480-1502) en paralelo a la cristiana contra Granada (1482-1492); la expansión española en el norte de África (1505-1511), a la conquista otomana de Siria y Egipto (1515-1517); la defensa de la frontera oriental europea en manos de los Habsburgo austríacos y la derrota naval otomana en Lepanto (1571) versus la definitiva conquista musulmana de Túnez (1574) (10).

La rivalidad entre potencias favoreció y concentró los enfrentamientos: por una parte, en el litoral norteafricano comprendido entre Trípoli y Orán donde cada uno de los contendientes intentó dominar las principales ciudades, enclaves y someter a las débiles monarquías locales. Las denominadas *regencias berberiscas* eran tironeadas entre las dos grandes potencias, practicando una política ambigua que perseguía preservar, no siempre con éxito, su autonomía. La Monarquía Católica pugnaba por poseer plazas fuertes para acabar con la piratería y asegurar el Mediterráneo central y occidental; mientras que los otomanos, para incrementar su influencia dentro de occidente, utilizaron como ariete a la piratería berberisca puesta a las órdenes del sultán como parte de su flota de guerra, recibiendo a cambio títulos y el control sobre ciudades y, en ocasiones, islas enteras. Los berberiscos, dejaron de ser vistos como simples piratas para ser considerados como la vanguardia del *Gran Turco*.

En la costa Mediterránea de España otomanos y berberiscos enviaban por doquier sus temidas *fustas* —embarcaciones rápidas— que, por su tamaño reducido, atacaban, apresaban y se escondían en constantes maniobras de pillaje y piratería. El grueso de los ataques sufridos por las poblaciones costeras de todo el litoral levantino fue protagonizado por las flotas norteafricanas, consolidadas en la zona gracias a los éxitos de los hermanos Barbarroja (11). Entre 1516 y 1574, Cataluña vivió intensamente la secular pugna. La documentación

(10) MARTÍN CORRALES, Eloy (2014): «Cataluña ante los ataques de la armada otomana y del corso norteafricano, 1504-1571». *Barcelona quaderns d'història* (21), pp. 247-247.

(11) Como legado, se puede asegurar que Barbarroja estableció la supremacía turca en el Mediterráneo, que duró hasta la batalla de Lepanto en 1571. Hayreddín Barbarroja, señor de Argel y nombrado almirante otomano, fue uno de los más importantes corsarios del siglo xvi, y junto con su predecesor y hermano Aruj fundó una organización pirata conformada por los llamados entonces berberiscos (especialmente magrebíes y argelinos), bajo la dirección del Imperio otomano consiguiendo alcanzar gran poder sobre el comercio del Mediterráneo y convirtiéndose en una verdadera pesadilla para la Monarquía Católica y buena parte de la Europa cristiana.



La Corona de Aragón en su máxima extensión.
(Fuente: www.wikipedia.org)

El saco de Ciutadella generó un gran temor en Barcelona. Este episodio provocó la necesaria muestra de solidaridad entre los territorios de la Corona de Aragón y una reacción y replanteamiento de la estrategia militar por parte de Felipe II. Se inspeccionó cuidadosamente el estado de su artillería y se solicitó ayuda a Zaragoza. El 9 de agosto de 1558, llegaron a Barcelona dos compañías procedentes de la ciudad

aragonesa con unos 250 hombres cada una, contando entre su armamento con arcabuces y pedreñales:

«Sentint la necessitat en que estava posada en saber la armada turquesca iuntament ab la liga francesa uptant que la armada turquesca no s' aiuntàs ab la armada francesa, y que exint de la islla de Menorca, haont aquelles ores se trobava combatent la vila de Ciutadella, essent certificats que las galeras francesas en Marcella avent espalmat avien carregats alguns canons de bataria e moltes monissions e alguna gent, nos fou forsat escriure als senyors iurats de la ciutat de Çaragossa pera que en semblant necessitat nos volguesen donar aquell favor e ajuda que a sas mercès los paregués fer y prompte com a cap de aquell regne d' Aragó, servintnos molt de la germandat que sempre és estada entre estas dos ciutats (13)».

Finalmente, la armada turca no atacó Barcelona. Sin embargo, los años siguientes no dieron tregua, el peligro musulmán no desaparecía. Los municipios litorales del levante peninsular y territorios italianos vivían en un constante estado de alarma en cada avistamiento o cada rumor.

Cataluña, vanguardia de la defensa del Mediterráneo (1560-1571)

Así la década de 1560 a 1570 estuvo salpicada de constantes muestras que hacían presagiar el aumento de la actividad naval otomana. La Monarquía Española reaccionaba con el envío de importantes personalidades militares para apoyar la vigilancia de las costas Mediterráneas. En 1564 se produciría un

(13) REGLÀ, Joan: *Felipe II y Cataluña*. Madrid. Sociedad Estatal para la conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V. 2000, p. 70.

relevo significativo en la lugartenencia general de Cataluña: García de Toledo Osorio (14), dejaba el cargo de virrey y en su lugar se enviaba a Diego Hurtado de Mendoza (15). Ambos nobles llamados a tener altísimas responsabilidades en la defensa del Mediterráneo.

A García de Toledo, nombrado virrey de Sicilia, se le entregaba el mando de la flota del Mediterráneo y su capacidad sería probada ante el encargado de reunir una expedición en Barcelona para protagonizar junto a Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, el Gran Rescate de Malta en 1565 (16). Tras el éxito militar, que logró salvar Malta para la Cristiandad, la protección de las costas italianas fue encomendada al marqués de Santa Cruz, con el apoyo de García de Toledo desde Nápoles y Sicilia.

Hurtado de Mendoza sería el encargado de frenar al norte del Principado catalán la amenaza hugonote, en un momento en que estallaban las guerras religiosas en la región del Mediodía de Francia y defender el litoral mediterráneo ante el acecho de la piratería turca y berberisca. Coincidiendo con esta doble presión, el problema se acrecentó con el estallido de la rebelión de los moriscos granadinos (1568) que amenazaba el interior mismo de la Península.

García de Toledo, ya con poca salud, era relevado de sus funciones de capitán general de la mar en 1570. Dicha dignidad y misión fue concedida al hermano de Felipe II, el príncipe Juan de Austria. A su lado, y con la misión de refrenar las ansias juveniles de gloria del príncipe, fue enviado el prudente Luis de Requesens. La primera misión que hubieron de compartir fue la vigilancia en las costas españolas. En la Embajada de España ante los Estados Pontificios, Luis de Requesens era sustituido por su hermano Juan de Zúñiga.

Juan de Austria y Luis de Requesens describían en sus misivas a Felipe II la situación de la mar en las costas mediterráneas y las dificultades que se vivían. Así relataban ambos cómo se vivía con temor cada verano las temidas visitas de embarcaciones enemigas:

«Desde que sali de Carthagena [...] tornaron los levantes que casi en este verano nunca han faltado y así me huve de detener [...] en Alicante a donde vino aviso por la costa de çiertas fustellas que diz que andavan en ella [...] me fui siguiendo la costa [...] me detuve un día en la cala de Benidorme y uno y medio en Denia [...] no tuvimos dicha de topar ningún navio, desde allí me fui

(14) García Álvarez de Toledo Osorio (1514-1574), virrey de Cataluña y de Sicilia, capitán general de la Mar, marino, militar y político bajo el reinado de Carlos V y Felipe II.

(15) Diego Hurtado de Mendoza y de la Cerda (1500-1578), noble que ocupó distintos cargos en los reinos de la Corona de Aragón: Lugarteniente General de Aragón, Presidente del Consejo de Italia y finalmente virrey de Cataluña.

(16) Especialmente meritoria fue la venida amparada en la oscuridad del capitán catalán Juan de Cardona al frente de cuatro galeras y 600 soldados, para socorrer a los caballeros de la Orden de Malta sitiados en el fuerte San Telmo.



Juan de Austria. (Fuente: www.dbe.rah.es/biografias)

a Ibiça y entré en la isla de noche por no ser descubierta y por dezirme quan a menudo suelen venir por allí Galeotas. Me detuve en diversas partes de la dicha isla y de la Formentera seis o siete días y no acudiendo ninguna, paseme a Mallorca [...] y assi parti de Mallorca a los XI deste en la noche y vine reconociendo las islas de la Dragonera y Monculebre

donde amaneci a 13 y descubri dos fustillas de turcos tan cerca que en muy breve tiempo las tome entranbas y en el mismo punto que se acabaron de tomar descubri por otro cabo de la isla otras dos y aunque a una dellas se dio un rato de caça en fin se tomaron las quatro con muy poca dificultad [...] havia en las quatro fustillas noventa y un turcos [...] y algunos cristianos a quienes se dio libertad [...] Fue desgracia no llegar a esta isla tres días antes porque estaban en ella juntamente con estas quatro fustas otras cinco que eran ya ydas a Argel quando yo llegue y cierto estas fustas pequeñas son las que agora hacen más daño porque se encubren y esconden donde quiera (17)».

La conjunción del estallido de las rebeliones en las Alpujarras y Flandes (1568), propició que el grueso de los Tercios de la Monarquía se desplazase a Flandes bajo las órdenes del duque de Alba para dominar la rebelión calvinista. A su vez, se producía el alistamiento masivo de catalanes para ir a combatir contra la rebelión de los moriscos granadinos a las órdenes de Juan de Austria y Luis de Requesens. El virrey Mendoza concedió permisos a todos los que en el Principado tenían cuentas pendientes con la justicia, muchos de ellos bandoleros. Embarcados estos expedicionarios, a finales de junio de 1569, y bajo el mando de Requesens, obtuvieron una destacada victoria contra los moriscos en la plaza de Vélez-Málaga.

«Entretanto, el reclutamiento continuaba por diferentes lugares del Principado y los condados [...] uno de los lugares de Cataluña que proporcionó más

(17) MARCH, José María: *La batalla de Lepanto y Don Luis de Requesens, lugarteniente general de la mar: con nuevos documentos históricos*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1945, pp. 9-14.

soldados para la guerra de Granada fue el Ampurdán [...] se distinguieron en los distintos combates Joan Pons, Pere Martí d'Aldana, Joan de Cardona, Joan Pont [...] Luis de Requesens simbolizó toda la cooperación de Cataluña a la política de Felipe II en aquellos años realmente decisivos (18)».

Pacificados los moriscos de Granada, Juan de Austria y Requesens continuaron su misión de vigilancia en las costas de la piratería argelina y otomana. A su vez, las dificultades de poder atajar el peligro que subsistía a pesar de la vigilancia cristiana, hacía inevitable un ataque frontal.

Cataluña y Luis de Requesens al servicio de la «cruzada»

1570 iba a ver confluír dos hechos decisivos: primero, el final de la rebelión en Granada había sacudido la seguridad interior de la Monarquía. El peligro morisco amenazaba con transformar el reino de Granada en una futura cabeza de puente otomana que actuara con apoyo del *quintacolumnismo* interior *moruno*. Segundo, la inminente toma de Chipre —posesión veneciana—, hizo confluír finalmente los intereses de la Santa Sede, la Monarquía Católica y la Serenísima República de Venecia en la *Santa Liga*, tratado de alianza firmado en mayo de 1571 (19).

Para la administración y gobierno de la expedición serían nombrados tres Capitanes Generales en representación de cada uno de los soberanos confederados. Por indicación del papa y, en gran medida, por influencia de Requesens. Como mando supremo y Almirante fue nombrado Juan de Austria. El respeto que inspiraba Requesens, que contaba con 43 años, por su experiencia en la guerra, su habilidad política y su condición prudente y moderada, combinaba bien con el entusiasmo juvenil de Juan de Austria. No sin poca razón, Felipe II constituyó a Requesens como ángel custodio de su hermano.

Queda sobradamente reflejado en las tres instrucciones que conservamos remitidas por Felipe II a Luis de Requesens: su nombramiento como Lugarteniente general de la mar, la instrucción dada sobre el alcance del título concedido y su nombramiento como Lugarteniente general del reino de Granada (20). Se advierten la sutileza del rey Prudente (Felipe II), que conoce hace muchos años el temperamento del joven Jeromín. Bien puede ilustrar la conocida anécdota en la que en una ocasión Luis de Requesens recordaba a Juan de Austria, que

(18) REGLÁ, Joan: *op. cit.*, p. 79.

(19) Otras potencias se sumarían para luchar contra el Imperio otomano como la Orden de Malta, la República de Génova y el Ducado de Saboya.

(20) MARCH, José María: *op. cit.*, pp. 9-14. BORRÁS I FELIÚ, Antoni: *Luis de Requesens y Zúñiga: Catalunya y Lepanto: nuevos documentos*. Diputación Provincial de Barcelona, Museo Marítimo, 1924, pp. 9-14.



Luis de Requesens.
(Fuente: www.wikipedia.org)

pocos días antes había sido reprendida su conducta por el Consejo de Estado:

«Deben querer aquellos señores poner de cuando en cuando la ceniza en la frente de V. E. para que se acuerde que es hombre». Aquella difícil tutela y la relación entre ambos, no estuvo exenta de fuertes tempestades, a pesar de ello se conoce el discreto respeto y reconocimiento del príncipe a su mentor: «porque no fío tanto de mí poca experiencia que me huelgue de estar solo [...] no negaré que soy mozo y sujeto a las pasiones que otros hombres (21)».

La documentación felipina insiste de una parte en la Lugartenencia como título subordinado a

Juan de Austria; de otra, se explicita la obligación de seguir todas las indicaciones de su Lugarteniente:

«Nos avemos elegido y nombrado al Ilustrísimo don Joan de Austria nuestro muy caro e muy amado hermano por nuestro capitán general de la mar [...] y por ser dicho ofiçio y cargo de lugar teniente general tan importante y la segunda persona después del dicho don Joan que se provea en persona de la prudencia experiencia. [...] Por ende, por la grand confianza que tenemos de la persona de Vos don Luis de Requesens comendador mayor de Castilla y nuestro embajador en corte romana (22)».

En público, insiste el rey, debe aparecer Juan de Austria como Capitán general; en privado debe dejarse aconsejar oportunamente. Felipe II recomienda a Requesens actuar con sosiego en posibles contradicciones y le explicita que él mismo tiene advertido al infante real que debe seguir en todo, las indicaciones del catalán:

(21) Colección de documentos, XXVIII, p. 104.

(22) MARCH, José María: *op. cit.*, pp. 9-14.

«Que se guarde, que todo lo que se huviere de proveer, ordenar y hazer sea con vuestro paresçer, y que de aquel no se aparte, en ninguna manera, y demás de lo que se dize por escripto, se la havemos advirtido particularmente de palabra, y tenemos por cierto que lo hara [...] en algun casso el se apartase de vuestro paresçer [...] haréis vos con el diestramente y con prudença las diligencias que os paresçiere convenir [...] no haréis demostracion publica, guardando en esto el decoro y autoridad que se debe, y advirtiéndonos de lo que pasare, y aun entendemos bien que Vos con vuestra prudencia, lo guiareis assi (23)»

Cataluña en general y especialmente Barcelona se convirtieron en el epicentro de la preparación de la armada. Cataluña había comprendido la posible trascendencia de aquel esfuerzo, ya que había puesto todos sus recursos y reservas de gente de mar. El rey pidió que se construyesen las galeras y se las aprovisionase expresamente en Cataluña porque decía: «es el mejor leñamen que en Asia, África y Europa se halla... (24)». Las muchas galeras antiguas del Principado, de los Reinos de Valencia y de Mallorca construidas en las atarazanas de Barcelona formaron la Armada Española.

Luis de Requesens no fue el único entre los catalanes presente; la nobleza catalana, valenciana y mallorquina se embarcó en gran número en la galera *Capitana*, nave que estuvo detrás de la *Real* en todo el combate (25). Junto a los Alejandro de Farnesio, Álvaro de Bazán, Gil de Andrade también combatieron los Dimas de Boixadors (26), Guillem de Santcliment (27), Alexandre Torrelles, Enric de Cardona y Joan de Cardona (28), Galcerán de Cardona (29), Miquel de Montcada (30), Bernat de Marimón y Ramón Calders de Segur (31).

(23) *Ibidem*.

(24) MIRA CABALLOS, Esteban: *Las armadas del Imperio, poder y hegemonía en tiempo de los Austrias*. Madrid. La Esfera de los libros. 2019. P. 171.

(25) JURADO RIBA, Víctor Joaquín (2018): *La nobleza catalana en Lepanto. Una aproximación desde la galera capitana de Luis de Requesens*. Fundación Española de Historia Moderna.

(26) Señor de Savallà, sirvió también en la nave *Capitana* y después de Lepanto se le pierde la pista.

(27) Embajador en la corte imperial de Praga.

(28) Tío y sobrino procedentes de la familia de Cardona ostentaron títulos de virreyes de Cataluña y Navarra respectivamente y otras responsabilidades en la marina.

(29) Miembro también de la familia Cardona, hombre de armas y humanista catalán, se le sitúa en la defensa de Viena con Carlos V y en la jornada de Malta de 1565.

(30) Procedente de la familia de Montcada, fue un noble y militar en las guerras italianas, acompañando a Juan de Austria en la guerra de Granada y en la batalla de Lepanto, virrey de Mallorca y de Cerdeña. Recordado por ser el maestro de campo del Tercio embarcado en Lepanto en el que sirvió Cervantes.

(31) Nobles y señores catalanes, de los señoríos de Marçal y de Segur respectivamente, a ambos se les pierde el rastro en Lepanto.



Mapa de Mesina, de Frans Hogenberg y Georg Braun, de 1572.
(Fuente: www.lafuenteolahistoria.wordpress.com)

El Tercio catalá (32) enviado al Reino de Granada para sofocar la rebelión morisca, también embarcaba con gente procedente de todas las poblaciones costeras como Palamós, Sant Feliu de Guíxols (con más de ochenta oficiales), Arenys de Mar, Mataró, Vilanova, Barcelona... y, por supuesto, las villas jurisdiccionales de los Requesens, Molins de Rei y Martorell.

El 20 de junio de 1571 partían de Barcelona las galeras con destino a Génova, República aliada de la Monarquía desde tiempos de Carlos V (33). De allí descendieron a Nápoles, donde fueron bendecidos y despedidos por el cardenal Granvela, y entregados el bastón de mando y el gran estandarte azul

(32) El Tercio se formó a raíz de la sublevación de los Moriscos en 1569 y fue conocido por varios nombres Tercio de Granada, Tercio Viejo de Granada, Tercio Viejo de Costa de Granada, Tercio de la Sacra Liga, Tercio de la Liga, incluso Tercio de Figueroa por su fundador y siempre jefe (Maestre de Campo), Lope de Figueroa y Barradas.

(33) La República de Génova y la Monarquía consolidaron una fuerte relación consistente en un intercambio político: fidelidad de Génova a España en su lucha con Francia a cambio de la protección española a la libertad de la república. La fidelidad de Génova a los Austrias en la prestación de dos servicios clave: el crédito de sus banqueros y la armada genovesa que participó en importantes empresas navales como la de Lepanto.

de la Santa Liga, que tenía por escudo un Cristo Crucificado, con las armas del papa, las de España y las de la señoría de Venecia.

Mesina era el puerto que hubo de reunir a todos los aliados. Juan de Austria y Luis de Requesens saludaron a Marco Antonio Colonna, almirante pontificio, y Sebastián Veniero, almirante de la flota veneciana. 208 galeras, 100 bergantines, fragatas y transportes, 50.000 marineros y remeros y unos 30.000 soldados formaban el grueso de la escuadra cristiana. Reunidos los mandos de las tres armadas, se nos relata el Consejo que tuvieron en Mesina a bordo de *La Real*:

«Después, en la cámara de la Real, celebraron un Consejo de Guerra, presidido por Don Juan de Austria, a su derecha e izquierda a Marco Antonio Colonna, almirante de la Armada Pontificia; a Sebastián Veniero, almirante de la Señoría de Venecia; a Juan Andrea Doria, almirante de las galeras del Reino de Sicilia, a Luis de Requesens, Comendador Mayor de Castilla y Lugarteniente General de la Mar, quien tendría que relevar a Don Juan de Austria en el mando de las escuadras de la Santa Liga, en caso de ausencia del mismo.

Delante de éstos, y ocupando lugares por orden y condición, asistieron al consejo Alejandro Farnesio, príncipe de Parma; el príncipe de Urbino; Álvaro de Bazán, marqués de la Santa Cruz y Capitán General de las galeras de Nápoles; el Comendador Gil de Andrade; Juan de Cardona, Capitán General de las galeras de Sicilia, y los capitanes de los famosos tercios de infantería española, López de Figueroa, Pedro Padilla, Miguel de Montcada, Dimas de Boixadors, Diego Enríquez, Guillermo de Sancliment, Alejandro y Juan de Torrelles y hasta 70 oficiales y muchos otros.

Don Juan de Austria pidió opiniones a Doria, a Veniero y a otros. Algunos defendieron que se hiciese una campaña de defensa, pues los turcos eran superiores en número y el riesgo sería grande si venían las tempestades próximas de otoño. Otros, entre ellos Doria, creían que era más conveniente y más segura la empresa de dirigir el ataque hacia las costas de Marruecos. La plaza de Túnez, por ejemplo. Antonio Colonna sostuvo que se tenía que atacar al turco, por lo cual se contaba con la ayuda de Dios y que era ésta la idea de Pío V. Don Juan de Austria era también partidario de luchar por encima de todo y así lo expuso al consejo después de muchos razonamientos. No quiero aún decidirme a daros una orden. Solo si quiero que sepáis claramente mi opinión: ir en busca de las fuerzas del renegado Selim II y vencerlas. [...] Un viva unánime resonó y por encima de todo, muchas voces en castellano, italiano y catalán que gritaban así: ¡Máندانos Príncipe y te obedeceremos ciegamente! Luis de Requesens, sereno, flemático e imparable, como siempre, dijo en voz alta: el águila acaba de abrir las alas (34)».

(34) CLOPAS BATLLE, Isidro: *Luis de Requesens: El gran olvidado de Lepanto*, Ayuntamiento de Martorell, 1971, pp. 96-98

El 16 de septiembre partían de Mesina las 300 naves y los casi 80.000 hombres, recibiendo la bendición de Monseñor Odescalchi, nuncio de Pío V. El breve recorrido por las diferentes islas que visitó la Armada de la Santa Liga en búsqueda de la flota otomana va desde el mes de septiembre hasta octubre de 1571. Siguieron la ruta del Adriático, navegando y fondeando en las posesiones venecianas cerca de la costa albanesa; alcanzaron la isla de Corfú, isla veneciana casi inexpugnable, pasaron al puerto de Gomeniza, en la costa de la actual Albania, que si bien era «tierra de nadie» pertenecía a la Serenísima República, arribando el 30 de septiembre. El día 3 de octubre se echaron de nuevo a la mar llegando un día después a la gran isla de Cefalonia. En Samos estuvo la flota cristiana reunida desde el día 4 de octubre, mandando naves ligeras de exploración, pues se tenía noticias por unos pescadores que la armada turca estaba por la zona, posiblemente en el puerto de Lepanto. Permanecieron hasta el día 5, después de bordear toda aquella zona del estrecho que separaba las islas del continente, decidieron continuar hasta las islas Curzolares o Equínadas, llegando a Petala el día 6. De madrugada dejaron Petala y bordearon las islas Curzolares hasta hallarse en la misma boca del golfo de Patras. En el amanecer del día 7 de octubre, después de cruzar pegados a la isla de Oxia, junto a los islotes de Curzolares, se descubrieron ambas Armadas.

Advertidas las dos Armadas en el golfo de Lepanto, se extendieron en línea de combate. Avanzando por el histórico golfo de Patras-Lepanto, como un gran arco extendido, en la parte de la costa griega, las galeras venecianas de Agustín Barbarigo; en la punta derecha hacia alta mar, el genovés Andrea Doria; en el centro *La Real* de Juan de Austria; a su lado las galeras capitanas de Colonna y Veniero; a popa la *capitana* de Requesens; y tras ellos las naves mandadas por Bazán. Frente a ellos, dispuestos en forma de media luna, Mohamed Sirocco,



Representación de la batalla de Lepanto, 1571. (Fuente: www.wikipedia.org)



Batalla de Lepanto, por José Ferre Clauzel. (Fuente: www.wikipedia.org)

gobernador de Alejandría, que se opuso a Barbarigo; Alí Pachá con su *Sultana* hizo frente a *La Real* de Juan de Austria; al lado de alta mar, frente a Andrea Doria avanzó Aluch Alí. Tras ellos, en la reserva Sinán Mustafá, gobernador de Anatolia, Hazen Bey gobernador de Rodas y nieto de Barbarroja.

No siendo nuestro objeto la descripción profusa de la batalla, si es de justa alusión dos datos que las crónicas mencionan: uno, el carácter divinal con el que se combatió; otro la agudeza y olfato cristiano en la estrategia de combate. Atendiendo a lo primero, los cronistas nos muestran a Juan de Austria en la *Real* mandando levantar el estandarte de la Santa Liga con la imagen de Cristo Crucificado, junto a la bandera azul de Nuestra Señora de Guadalupe, a su vez, en la *capitana* de Luis de Requesens ataba en proa un Cristo a tamaño natural presidiendo su cubierta, conocido como el Santo Cristo de Lepanto, fervorosamente venerado, aún hoy en día, en la Catedral de Barcelona. Ambos dos, ya puestas las naves en línea de combate, saltando a sendas fragatas —Juan de Austria a las naves formadas a la derecha y Luis de Requesens a las naves opuestas—, pasando frente a las naves cristianas mostrando el crucifijo, recordando los oprobios turcos y arengando a la lucha de todos. Atendiendo a lo segundo, el acierto de haber ordenado cortar los espolones de las propias galeras —se sugiere que por parte de Andrea Doria— para poder colocar artillería más baja y así dañar las naves turcas más cerca de su línea de flotación.

Al atardecer, hacia las cuatro de la tarde, y el mar teñido de sangre —especulan que ese día unos 250.000 litros se derramaron— decenas de galeras

incendiadas oscurecían el sol. Caído en combate Alí Pachá y capturados sus hijos, el triunfo cristiano se confirmaba. Requesens y sus capitanes Alejandro de Torrelles, Fernando de Saavedra y Guillermo de Sant Climent, custodiaron la *Real* en todo momento de la batalla. Venecia era la primera ciudad en conocer el triunfo, en toda la Cristiandad se cantaron *tedeuims* en acción de gracias. Las noticias llegaban al monasterio de El Escorial por legados venecianos o pontificios a finales de octubre; los testimonios directos de la victoria llegarían por despachos enviados por Juan de Austria y Requesens. Finalmente, el 18 de noviembre, Lope de Figueroa, maestre de campo del Tercio costa de Granada embarcado en la *Real*, llegaba a Madrid con cartas y trayendo el estandarte, la cimitarra y rodela del Gran Bajá.

Las felicitaciones al prohombre catalán se sucedían. El cardenal Francisco Pacheco de Toledo escribió esta carta a Requesens desde Roma el 26 de octubre de 1571:

«No hay palabras con que poder encarecer la victoria que nuestro señor ha sido servido de darnos, pues apenas lo acaba de comprender el juicio humano. Aquí estamos locos de júbilo y el primero el Papa que sin encarecimiento pensamos que se nos muriera de alegría, porque no dormía ya el santo padre ya dos noches, y va, expedido esto, muy bueno y echando cien mil bendiciones a d. Juan y al Comendador Mayor, y con gran razón, pues sus vigiliassudores y trabajos han parido este felicísimo suceso. Del cual me alegro con vuestra excelencia una y cien mil veces» (35).

Sin embargo, la felicitación del rey fue la más esperada, siendo el Prudente algo parco en los afectos, reconocía a:

«D. Luis de Requesens, Comendador Mayor de Castilla, del nuestro Consejo de Estado, Lugarteniente General del mar (...) Las cartas que me trajeron vuestras, me sacaron del cuidado en el que estaba por haber tenido el aviso de la victoria que N^o Señor había sido servido de dar a nuestra Armada contra la del enemigo, y no tener aviso dello de mi hermano o vuestro. Después ha llegado Don Lope de Figueroa, del cual he entendido las particularidades de todo; que a mí me tiene y deja con tanto contento, que no lo podré encarecer; por que verdaderamente se ha hecho un negocio muy grande y de mucho servicio y honra de nuestro Señor, y de no menos beneficio de la cristiandad, y de gran contento y consuelo para toda ella. Y lo que vos habéis hecho en esta jornada y puesto de trabajo y cuidado, entiendo que debe haber sido una gran parte

(35) BORRÀS I FELIU, Antoni: *Luis de Requesens y Zúñiga: Catalunya y Lepanto: nuevos documentos*. Barcelona, Diputación Provincial de Barcelona, Museo Marítimo, 1971 (Cárcel, 1997) (Reglà, 2000) (Sanjua, 2021) (Riba, 2018), pp. 46-82.

deste buen suceso; y así os doy muchas gracias por ello. No es nuevo para mí que vos hayáis hecho en este negocio lo que siempre soléis en mi servicio, y así os doy muchas gracias por ello. Yo el Rey (36)».

La hazaña del catalán en Lepanto no le repercutió tanto beneficio personal como podría pensarse. Nuevas responsabilidades le esperaban: el puesto de gobernador del Milanesado y más adelante, en 1573, sería relegado de su puesto en Milán para ocupar la peligrosa vacante que había dejado el Duque de Alba en Flandes, donde el catalán encontraría finalmente la muerte en 1576. Cargos que, si bien demostraban la gran confianza de Felipe II en él, también implicaban una gran destreza y responsabilidad. Siempre obediente, no obstante, manifestó sus reticencias dada la lejanía de su familia y su tierra natal.

Si la custodia del hermano del rey, la guía y liderazgo en las Alpujarras, el temple y la experiencia vertida en Lepanto, la diligencia en los gobiernos de Milán y Flandes, no fueran suficientes, otra prueba más quiso sembrar duda de su servicio y lealtad incondicional. A ello, Requesens respondió sin interés en polemizar ante quienes insinuaron poca determinación en la jornada de Lepanto. Discretamente y en su correspondencia personal a su futuro yerno Pedro Fajardo, podemos leer:

«Por una carta de la corte de Madrid he entendido que se ha dicho en ella que Juan Andrea Doria y yo fuimos de parecer que no se pelease con la armada del Turco, y que otros fueron de contraria opinión [...] Y aunque yo no tengo necesidad de dar satisfacciones [...] daré cuenta a vuestra merced de lo que pasó [...] Y basta para la prueba de ello haberse peleado; porque si yo fuera de



Luis de Requesens.
(Fuente: www.meisterdrucke.es)

(36) *Ibidem*.

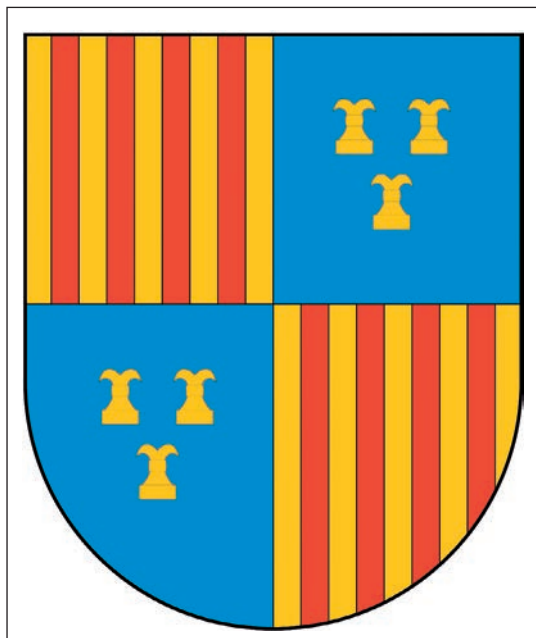
contrario voto, no se hiciera. Pues de más de que tenía el señor Don Juan orden de su Majestad de darme en estas cosas crédito [...] En Messina, cuando se trató de esta materia en los Consejos, yo fui el primer voto; con muchas razones persuadí que se fuese a buscar a la armada del Turco y se pelease con ella; y lo mismo dije al señor Don Juan en muchas pláticas particulares, propuse e insté después por orden suya en los consejos públicos y privados que allí se tuvieron de la Liga, donde se tomó esta resolución. La cual, después que se salió de Messina, jamás se mudó [...] Pero no atendimos sino a poner la nuestra en orden, y a ejecutar la resolución que en Messina se tomó, en la cual no hubo jamás mudanza. Si el suceso fuera malo, de creer es que los que ahora han echado esta voz, la echarán también de que ellos habían sido de opinión que no se pelease; y cierto yo me espanto con la facilidad con que los hombres a quienes tenemos por muy honrados hacen enviar a sus criados y amigos relaciones falsas. Y en parte les vale; porque el pueblo queda con las primeras impresiones en la cabeza. Yo no envié relación a hombre, sino al Rey, nuestro Señor, a quien tengo obligación de dar cuenta de la verdad de todo, y en mi particular lo hice con tanta modestia como convenía; pero después que he sabido esto, he recorrido la memoria y he hecho una relación muy particular de todo lo que pasó, día por día, desde que el señor Don Juan salió de Barcelona hasta que volvió a Messina, después de la victoria, con todas las diferencias de opiniones que hubo en los consejos y las causas que a cada uno movieron. Pero hela hecho solo para mí mismo y para si en algún tiempo fuere menester; y podría ser que algún día la pueda comunicar con vuestra merced; y verá claro cuántos estorbos iba poniendo el demonio para impedir este suceso, y cuántos medios encaminó nuestro Señor, en que se veía claro que quería usar con nosotros de misericordia. ¡Bendito sea Él por ello!» (37).

Narrar para honrar y no olvidar

Mientras la Monarquía parecía caer cercada al norte por la rebelión flamenca, al sur por el problema morisco y al este mediterráneo por el empuje otomano, debemos concluir que los territorios de la Corona de Aragón no fueron una excepción en el firme compromiso de defender la Monarquía. La defensa del Mediterráneo les fue encomendada y muestra de ello fueron las tropas de Juan de Austria y de Luis de Requesens, compuestas de catalanes, valencianos, mallorquines, etc., que junto a la numerosa participación de la nobleza catalana neutralizaron el problema morisco en una de las guerras más crudas de la época. Salidos de la contienda granadina y embarcados, formaron parte del contingente que hubo de hacer frente a la embestida otomana en Lepanto.

(37) MARCH, José María: *op. cit.*, p. 40.

Nuestro biografiado, el catalán más universal del reinado de Felipe II, simbolizó toda la cooperación de Cataluña a la política de Felipe II en aquellos años realmente decisivos. Nombre que resonó en Lepanto y en Flandes, es decir, contra los dos grandes adversarios de Felipe II: los musulmanes y los protestantes. Personaje de plena confianza del rey, comparable a Fernando Álvarez de Toledo y Pimentel, Ruy Gómez, Antonio Pérez o el cardinal Espinosa..., simboliza como ante una de las décadas más decisivas de nuestro siglo XVI, Cataluña no se ensimismó; actuó como ariete español comprometiendo su acción y servicio con el conjunto de la Monarquía en la que fue en palabras de Cervantes: «la más alta oca-



Escudo de los Requesens.
(Fuente: www.meisterdrucke.es)

sión que vieron los siglos pasados, los presentes, ni esperan ver los venideros».

Muchos siglos después del aquel 7 de octubre de 1571, ya en tiempos de la Segunda República, la intelectualidad española organizó el conocido «cruceiro universitario por el Mediterráneo». Nos narra Guillem Díaz Plaja una escena de todo evocadora de aquel 1933, que bien puede movernos a la reflexión:

«La cena y el baile sirvieron para amenizar la espera hasta que el barco surcó el golfo de Lepanto a las once de la noche. Agolpados en cubierta, una parte de los viajeros –los catalanes se quedaron mayoritariamente en el salón, calificando la iniciativa de comedia trasnochada– contempló en una clara noche el lugar de la batalla que enfrentó a la flota turca con la de la Santa Liga el año 1571. Por deseo de la dirección, el cruceiro ralentizó sus máquinas hasta casi detenerse, el silencio se impuso al rumor del oleaje, momento en que su sirena rompió la quietud con su sonido tres veces seguidas, en homenaje tanto a los caídos como a los que consiguieron regresar [...] Don Manuel García Morente con la palabra sabia que siempre le caracterizaba, [...] llevando en la mano su salacot de excursionista... de pronto se le oyó enérgico y a la vez tembloroso, este grito repetido: ¡España, España, España! Y

volviendo a su voz natural le oímos decir sencillamente. ¡Esto ha terminado! ¡Bajemos! (38)».

Hoy, ante las numerosas tentaciones revisionistas de infravalorar, atenuar, evaporar o directamente olvidar nuestro pasado común, no debemos caer en ese error, sino tomar conciencia de que la nación que no honra a sus héroes pronto no tendrá héroes para honrar.

El catalán prudente Luis de Requesens permaneció fiel a la sombra de grandes personalidades y supo servir a su Monarquía, engrandeciendo el nombre de su tierra natal: Cataluña.



BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA

- ADRO, Xavier (1984): *Luis de Requesens en la Europa del siglo XVI*. Madrid: Vassallo de Mumbert.
- BAZÁN, Constantino Domingo (1885): *Don Luis de Requesens, general de mar y tierra, diplomático y hombre de estado: apuntes biográficos*. Barcelona: Sucesores de N. Ramón.
- BOSCH SANJUAN, Ramón (2021): Luis de Requesens en el Mediterráneo: de la Rebelión de las Alpujarras a la Batalla de Lepanto (1568-). *Drassana: revista del Museu Marítim*, 132-151).
- GARCÍA CÁRCEL, Ricardo (1997): *Felipe II y Cataluña*. Valladolid: Secretariado de Publicaciones e intercambio científico. Universidad de Valladolid.
- JURADO RIBA, Víctor (2018): *La nobleza catalana en Lepanto: Una aproximación desde la Galera Capitana de Luis de Requesens*. En J. L. María Ángeles Pérez Samper, *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: economía, sociedad, política y cultura en el mundo hispánico* (págs. 602-612). Barcelona: Fundación Española de Historia Moderna, Universidad de Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona.
- REGLÀ, Joan (2000): *Felipe II y Cataluña*. Barcelona: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V.

(38) GRACIA ALONSO, F., y FULLOLA I PERICOT, J. M.³: *El sueño de una generación: El crucero universitario por el Mediterráneo de 1933*, Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona, 2016, p. 282.

LA FÁBRICA DE GALERAS DE BARCELONA DURANTE LA GUERRA DE LOS NUEVE AÑOS SEGÚN UN COPIADOR DE CARTAS DEL MUSEO NAVAL DE MADRID (1691-1697)

Alfredo CHAMORRO ESTEBAN
Profesor asociado en la Universitat de Barcelona

Resumen



ESPUÉS de algunos años de relativa paz, en 1688 España se vio abocada a un nuevo conflicto bélico con Francia: la guerra de los Nueve Años (1688-1697). El potencial naval francés exhibido en el Mediterráneo durante los años anteriores al estallido del conflicto hacía necesaria la construcción de nuevos buques para reforzar la debilitada escuadra de galeras de España. Gracias a la correspondencia cruzada entre el superintendente de la fábrica de galeras de las Atarazanas de Barcelona, José de Marimón, y Gonzalo Fernández de Córdoba, presidente del Consejo de Cruzada, entre otros, podemos conocer las vicisitudes de la construcción de galeras

en Barcelona durante los años finales de la guerra de los Nueve Años, cuando la flota francesa amenazaba y atacaba el levante peninsular.

Introducción

El presente estudio se ha realizado en base a documentos analizados procedentes de un copiadore de cartas del superintendente de las Reales Atarazanas de Barcelona, donde se recogía la correspondencia tocante a la fábrica de galeras desde el año 1691, es decir, tres años más tarde del inicio de la guerra entre España y Francia. Este copiadore, que lleva por título *Llibre haont se copiaran las*

cartas que scriure tocant a fabrica de galeres, se conserva en la actualidad en el Archivo del Museo Naval de Madrid, con el número de manuscrito 2.344. En este sentido, es muy posible que las cartas registradas en este copiadore sean las mismas o complementen la correspondencia que se conserva en el Archivo Histórico de la Nobleza, en el fondo del marquesado de Torrelaguna, entre el superintendente de las Reales Atarazanas y el presidente del Consejo de Cruzada entre 1691 y 1701.

Este volumen no sólo es esencial para estudiar la construcción de galeras en el arsenal barcelonés, sino también para el propio conocimiento de la escuadra de galeras de España durante esos años, por cuanto las dificultades que se produjeron para construir los buques condicionaron la disposición de la escuadra para la campaña y, por tanto, la propia evolución de los acontecimientos y de la guerra. Así, la lectura de las numerosas cartas nos permite conocer de primera mano las vicisitudes de la construcción de galeras en esta época y los problemas que condicionaron el buen ritmo de la fábrica, que fueron principalmente dos: la provisión de madera y la falta de dinero. Los retrasos en ambos casos pudieron dificultar la preparación de la escuadra de galeras de España, tan necesaria para hacer frente a los franceses.

Las fuerzas navales en el Mediterráneo a comienzos de la guerra de los Nueve Años

A mediados de la década de 1680 la monarquía había dejado de ser, definitivamente, la potencia naval hegemónica, posición privilegiada que pasó a ejercer la pujante armada francesa de Luis XIV. Sin embargo, la Corona española continuaba siendo una potencia naval que, como apunta Christopher Storrs, contribuyó enormemente a la supervivencia de la monarquía (1). Ésta había aprovechado los primeros años de la década para mejorar sus finanzas, hacer reformas y fortalecer su poderío marítimo, ya fuera con la construcción de nuevos buques o mediante su compra a los países aliados, como Inglaterra y Holanda. Es precisamente a estos dos Estados a los que confió en buena medida la defensa naval de sus mares y costas, incluso del Mediterráneo. Respecto a las fuerzas navales españolas en este mar, Miguel Ángel de Bunes Ibarra recogió el parecer del embajador veneciano en la Corte de Madrid según el cual su estado era lamentable a inicios del reinado de Carlos II (2).

(1) STORRS, C.: *La Resistencia de la Monarquía Hispánica, 1665-1700*. Editorial Actas. Madrid, 2013, p. 121.

(2) BUNES IBARRA, M. Á.: «La defensa de la cristiandad, las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna», en *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, 2006, p. 97.

Sin embargo, la monarquía continuaba manteniendo sus escuadras de galeras en el Mediterráneo, aunque mucho más debilitadas que anteriormente. En este sentido, durante el reinado de Carlos II habían pasado a tener un papel secundario, ejerciendo básicamente tareas auxiliares (3). En vísperas del estallido de la guerra de los Nueve Años, la escuadra de galeras de España mantenía el mismo número de barcos que en las últimas décadas, seis unidades, aunque en ocasiones, como en 1682, llegó a tener ocho. Desde hacía tiempo, la monarquía había optado por mantener escuadras más pequeñas para que tuvieran mayor movilidad y, sobre todo, un menor gasto. Así, cuando en las Atarazanas de Barcelona se construía una nueva galera, ésta no aumentaba el número de unidades de la escuadra, sino que normalmente sustituía a un buque que ya no estaba en condiciones de salir al mar en la campaña siguiente o que se había perdido por naufragio, incendio o en combate. Incluso la nueva unidad adoptaba el mismo nombre que el barco que se retiraba del servicio.



Luis XIV de Francia, por Hyacinthe Rigaud.
(Fuente: www.wikipedia.org)

Incluso la nueva unidad adoptaba el mismo nombre que el barco que se retiraba del servicio.

Sin embargo, el estado de la escuadra de galeras de España a inicios de la guerra de los Nueve Años era pésimo. Afirma Antonio Espino López que en enero de 1690 de las siete galeras de la escuadra, «cuatro estaban en tan mal estado que costaría más su acondicionamiento que construirlas nuevas» (4). Además, la superioridad de las fuerzas navales francesas permitió a Luis XIV capturar algunas galeras españolas, como sucedió en Ajaccio en 1691 con la capitana que allí se había refugiado huyendo del acoso de un navío de guerra francés (5).

(3) *Ibidem*, p. 98.

(4) ESPINO LÓPEZ, A.: *La frontera marítima de la Monarquía. La marina de Carlos II*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2019, p. 174.

(5) Ídem.

Las Atarazanas de Barcelona durante el reinado de Carlos II



Carlos II de España, por Juan Carreño Miranda.
(Fuente: www.wikipedia.org)

Tras la finalización de la revuelta catalana en 1652, las Atarazanas de Barcelona continuaron cerradas como fábrica de galeras hasta inicios de la década de 1660. Durante todo este tiempo, la monarquía compró embarcaciones a Génova e incluso había construido alguna galera en El Puerto de Santa María durante la guerra, donde se encontraba el maestro mayor de las Atarazanas, Jerónimo Verde. Sin embargo, el viaje de la emperatriz Margarita Teresa de Austria a Viena motivó la reapertura de la fábrica de galeras en Barcelona para construir algunos buques para acompañar a la hija de Felipe IV, nombrando como superintendente a Juan de Marimón, hijo del anterior, Bernardino de Marimón —ambos tuvieron que huir cuando estalló la revuelta por su lealtad al rey—. Como ocurrió en otras parcelas de los ejércitos y armadas reales, la construcción de galeras du-

rante los últimos años del reinado de Felipe IV y los primeros de Carlos II también se vio seriamente afectada por la crisis financiera de la monarquía. Pese a ello, las Atarazanas lograron cumplir con los encargos de la Junta de Galeras y en las décadas siguientes consiguieron botar varias unidades.

Sin embargo, los años finales de la década de 1680 fueron de cierto desajuste económico en el astillero barcelonés. Al parecer, el superintendente y pagador de las galeras, Fernando de Araque, no destinó todo el dinero que se había enviado a Barcelona para el dorado, pintura y adornos de la nueva galera patrona y para el corte de maderas para dos buques de galera sencilla, por lo que la Junta de Galeras y el comisario general de Cruzada demandaron informes para saber en qué se había empleado ese peculio, ya que los carreteros que habían conducido la madera para los dos buques y algunos pintores y

escultores de la popa de la patrona aseguraban que no se les había pagado por su trabajo.

Tras coger las riendas del arsenal, en 1692 José de Marimón —nieto de Juan de Marimón— mantuvo correspondencia regular con diferentes autoridades competentes de la escuadra de galeras de España, como el presidente del Consejo de Cruzada o varios miembros de la Junta, que registró en un copiadore de cartas, que es el documento anteriormente citado y que constituye la base documental de este trabajo. En 1690, de las siete galeras de la escuadra de España, prácticamente cuatro estaban en tan mal estado que difícilmente podrían salir en campaña por el coste de las reparaciones (6). Pese a todas las dificultades económicas, en julio de 1692 se botaron en Barcelona dos unidades que se acababan de construir en las Atarazanas (7), que tomaron por nombre *San Narciso* y *Santa Eulalia* (8). Afortunadamente, éstas fueron de la calidad esperada, como informaba Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba el 1 de noviembre de 1692:

«Las dos galeras que fueron a Málaga (eran las dos que se botaron al mar este verano) volvieron el jueves después de haber pasado mucha borrasca y solo puedo decir que los dos capitanes están contentísimos cada uno con su galera» (9).

La Junta de Galeras ordenó que se comenzase el corte de madera para construir una nueva galera sencilla. Sin embargo, tenía dudas sobre si este buque debía destinarse para capitana, lo que significaría que la madera habría «de ser mayor cantidad y de más grueso que la de la galera sencilla» (10). Mientras se decidía qué hacer, la Junta mandó que no se desbastasen los robles talados por si las piezas que se habían de sacar de ellos debieran ser de mayor tamaño. Eso sí, teniendo siempre presente que la primera intención era construir una galera sencilla, a no ser que se decidiese finalmente hacer una nueva capitana. Pero alargar el corte de madera y su desbastado y desemboscado de los robles hasta

(6) Ídem.

(7) Días más tarde de haberse botado las dos nuevas galeras y reaprovechado todo lo útil de las reemplazadas, la Junta de Galeras ordenó a José de Marimón vender los dos buques viejos al mejor postor, dándole aviso, eso sí, al veedor de las galeras de España, que en ese momento era Manuel de Montemayor. Archivo del Museo Naval de Madrid (AMNM), Ms. 2.344, *Llibre haont se copiaran las cartas que scriure tocant a fabrica de galeres*, f. 7, «José de Marimón, Barcelona, 30 de agosto de 1692».

(8) Sabemos la fecha exacta en que se botaron las dos galeras, aunque no cuál de ellas se hizo en primer o segundo lugar. La primera lo hizo el viernes 18 de julio de 1692, mientras que la otra se echó al agua el lunes 4 de agosto de ese mismo año.

(9) AMNM, Ms. 2.344, f. 72, «José de Marimón a don Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 1 de noviembre de 1692».

(10) *Ibidem*, f. 69, «José de Marimón a don Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 23 de agosto de 1692».

tener certeza del tipo de buque que se iba a fabricar era arriesgado porque la madera se podía perder en los montes y, además, una vez en las Atarazanas, ésta debía dejarse madurar un tiempo en la balsa de agua antes de ser utilizada, lo que retrasaría la fábrica de la nueva galera. Todavía en octubre de ese año no se había tomado la decisión de qué tipo sería el nuevo buque, por lo que Marimón ratificó que «la de roble no he hecho tocar ni se tocará hasta saber de cierto si ha de servir para Capitana o sencilla» (11). Pero es que, además, la falta de peculio en la fábrica de galeras era acuciante, pues en enero de 1693 el superintendente anunció que no se podía trabajar en la galera encargada porque no había dinero (12).

La falta de remos

Un asunto esencial para el buen funcionamiento de la escuadra de galeras a veces no tenido en cuenta era la provisión de astillas de haya para los remos. Los más valorados por los oficiales eran los procedentes de las montañas de Nápoles. Sin embargo, el déficit financiero de la Corona y los problemas del corte, desemboscado y transporte a Barcelona de los remos napolitanos impedían en ocasiones su llegada regular a las galeras. Cuando esto ocurría, se empleaban astillas de remo de los bosques de Irati, en Navarra, que, una vez cortadas, descendían por el río Ebro hasta Tortosa, desde donde eran embarcados para Barcelona. Éstos se almacenaban en las Atarazanas de la ciudad a la espera de las galeras que los necesitasen. Finalmente, para ahorrar los elevados costes de traer remos napolitanos o navarros, se echó mano de las hayas que había en los bosques del Principado de Cataluña, esencialmente del macizo montañoso del Montseny que, mucho más cercano a la ciudad, aseguraba la provisión a precios asequibles, aunque no eran de la misma calidad que los napolitanos. Sin embargo, la sobreexplotación de estos bosques hizo que los oficiales de las Atarazanas tuvieran que desplazarse cada vez más al norte de Cataluña para poder encontrarlos. Además, durante la guerra de los Nueve Años el norte del Principado era un lugar peligroso, ya que los franceses podían acechar en cualquier momento.

Así, a inicios del verano de 1692, la Junta de Galeras estableció que se cor-taran 150 astillas de remo en los bosques catalanes para tener una reserva hasta

(11) *Ibidem*, f. 71, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 11 de octubre de 1692».

(12) CHAMORRO ESTEBAN, A.: «Finanzas y galeras: aspectos económicos de la construcción naval en las Reales Atarazanas de Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII», en BORREGUERO, C.; MELGOSA, O.; PEREDA, A.; RETORTILLO, A. (coords.): *A la sombra de las catedrales: cultura, poder y guerra en la Edad Moderna*. Universidad de Burgos y Fundación Española de Historia Moderna (FEHM), 2021, p. 1.984.

la llegada de los napolitanos (13). Sin embargo, a mediados de julio, el superintendente de las Atarazanas aún no había podido enviar a nadie a reconocer los bosques por estar empleados los oficiales en el varado o botadura de dos buques de galera sencilla. Finalizada esta acción, partieron los maestros de azuela, acompañados del maestro remolar de las galeras de España, enviado allí por el duque de Veragua, general de las mismas. Pero como ya se temía, los remos del Montseny no eran de la calidad esperada, como pudieron comprobar el maestro mayor de las Atarazanas Luis Verde y el maestro remolar de las galeras de España:

«No sabría explicar a Vuestra Señoría quan mortificado me ha dejado el que las astillas para remos que habían ido a hacer al monte de Montseny para la escuadra de las galeras de España por lo que habían informado el maestro remolar mayor de dichas galeras y Luis Verde entretenido destas Atarazanas cuando fueron a roconocerlos, diciendo serían buenos, aunque no tanto como los de Nápoles... porque habiendo cortado dicho Verde en la luna menguante de Agosto los árboles necesarios para 150 astillas y rajado dellos para mas de 70 astillas vio que de dicha cantidad solo saldrían unas 12 que fuesen buenas... dijeron que la madera no podía servir por ser toda nudos y de mala calidad y que para hacer 150 astillas tendrían de derribar la mayor parte de los árboles que hay en el monte por no saber que árbol sería bueno» (14).

Había que confiar, pues, en la llegada de remos napolitanos. En enero del año siguiente, el conde de Santisteban, virrey de Nápoles, debía enviar a Barcelona una partida de quinientos remos en una nave de nombre *Virgen de Puerto Salvo* que, sin embargo, se fue retrasando en su llegada (15). En febrero de 1693, la necesidad de remos era acuciante, hasta tal punto que el duque de Medina Sidonia, a la sazón virrey de Cataluña, apresuró al superintendente José de Marimón a enviar a Cartagena al menos 200 de ellos con la mayor brevedad (16). A finales de ese mismo mes llegó a Barcelona, al fin, la nave con las quinientas astillas de remo napolitanas. Inmediatamente el duque de Medina Sidonia le entregó a Marimón la póliza de cargamento y la orden para que se pusiesen en

(13) El coste del corte y transporte hasta las Atarazanas de Barcelona de las astillas de remo se estimó en 190 doblones y 29 reales, es decir, 10.500 reales de ardites, por lo que cada astilla llegada a Barcelona tenía el valor de 56 reales; AMNM, *op. cit.*, f. 6, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 8 de agosto de 1692».

(14) *Ibidem*, f. 71, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 11 de octubre de 1692».

(15) *Ibidem*, f. 13, «José de Marimón a Juan de Elizondo, Barcelona, 10 de enero de 1693».

(16) *Ibidem*, f. 13, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 7 de febrero de 1693».

cobro. Para ganar tiempo, se decidió que la misma embarcación que los había traído fuera la que los llevase a Cartagena, a pesar de que los remos se habían descargado. Sin embargo, como el virrey no tenía la certeza de que el barco todavía estuviera anclado en el puerto de Barcelona, dispuso que se preparasen otras, como así fue, por lo que tuvo que echar mano de algunas surtas en el puerto. Un pingue de Cartagena, nombrado *Virgen del Carmen y San José*, patronado por un vecino de esa misma ciudad, Esteban de Vizcaya, cargó 150 astillas, entre las que había 24 para la galera capitana. Sin embargo, el tiempo chubascoso de esos últimos días de febrero dificultó las tareas de estibado. También se dispuso otra embarcación en la que se podrían cargar 200 remos más. Las negociaciones por el precio a pagar por el transporte también complicaron el envío, pues finalmente se cerró en seis reales de ardites lo que los pagadores de las galeras entregarían a los patronos por cada astilla de remo puesta en Cartagena, «que viene a ser mucha la diferencia de lo que pedía el patrón del navío» (17).

Sin embargo, la climatología nada favorable y un error de cálculo en el volumen de la carga impidieron la partida de los 150 remos, como explicaba José de Marimón:

«Notifico que el patrón Esteban de Bizcaya ha cargado desde el lunes en su pingue 100 astillas de remos y 24 para galera Capitana y los restantes 76 para sencilla que no le han cabido. No ha partido por ser el tiempo contrario, pero cuando mejore las entregará en Cartagena. En hallarse otra embarcación remitiré 100 astillas más para galera sencilla» (18).

Esta comunicación de Marimón es del 7 de marzo de 1693, varios días después de la llegada de los remos a Barcelona. La premura y la falta de peculio hicieron que emplease el dinero que estaba destinado a la conducción de madera a las Atarazanas para pagar los fletes del patrón, ya que por el mal tiempo la madera no se había podido embarcar (19). Por tres veces trató de zarpar el pingue con las astillas de remo, sin éxito, hasta que lo pudo hacer la noche del 13 de marzo (20). Sin embargo, a pesar de comenzarse a enviar remos napolitanos a Cartagena, no se solucionó inmediatamente su escasez, y, ante la necesidad de más para la escuadra, sus mandos desviaron muchos de la patrona y la

(17) *Ibidem*, f. 14, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 28 de febrero de 1693».

(18) *Ibidem*, f. 15, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 7 de marzo de 1693».

(19) *Ibidem*, f. 75, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 28 de febrero de 1693».

(20) *Ibidem*, f. 15, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 14 de marzo de 1693».

capitana para las galeras sencillas. Una vez llegados los quinientos de Nápoles, la Junta de Galeras ordenó que se enviasen a Cartagena 80 o 100 astillas que pudieran servir para la patrona y la capitana, pero para su disgusto, de las 500 astillas únicamente encontraron 48, incluidas las 24 que ya se habían enviado. Pero es que además Marimón advertía de que no había embarcación disponible «para remitirlos a Cartagena por los corsarios que hay en las costas», comprometiéndose, eso sí, a enviarlos lo antes posible.

A primeros de mayo de ese año, Marimón únicamente había podido mandar 100 remos de los 500 que llegaron de Nápoles porque, en parte, no encontraba ninguna embarcación disponible; tan sólo una saetía con cuyo patrón negoció el envío de 150 astillas a Cartagena, que se fletarían en la mañana el día 9 de ese mes. Sin embargo, éste aprovechó el buen tiempo de la noche anterior para zarpar sin previo aviso y, por lo tanto, sin haber cargado los remos. Y es que a las dificultades climatológicas había que sumar el temor de muchos patrones a aventurarse en las costas mediterráneas, continuamente amenazadas por los corsarios o por la propia flota francesa. Así pues, la única esperanza del superintendente era la llegada de las galeras que venían de Málaga «con la gente de guerra y con ellas muchas embarcaciones con que poder remitir las astillas o con las galeras si se vuelven» (21). Días más tarde, encontró al fin un patrón dispuesto a llevar las astillas. En este caso fue Marcos Goday, de Arenys de Mar, que embarcó 150 astillas de remo y zarpó para Cartagena el 17 de mayo.

Así pues, quedaban en Barcelona todavía 250 remos de los 500 llegados de Nápoles, de los cuales había que descontar los 30 que se entregaron a Jaime de Mora (22), del que no sabemos nada sino que había diseñado una embarcación que por orden del rey se estaba construyendo en las Atarazanas de Barcelona, que desconocemos cómo era y sólo sabemos que consumió mucho dinero y madera y que se hundió en el puerto barcelonés el mismo día de su botadura (23). En mayo de 1693, se encontraban en el muelle de la Ciudad Condal cuatro galeras españolas dispuestas para cargar los remos y llevarlos a Cartagena; sin embargo, el virrey de Cataluña, el duque de Medina Sidonia, las retuvo por haberse «noticiado de que la Armada de Francia se halla en estos mares de que he dado cuenta a Su Majestad». Así pues, el duque había desobedecido la orden

(21) *Ibidem*, f. 16, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 9 de mayo de 1693».

(22) *Ibidem*, f. 16, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 23 de mayo de 1693».

(23) «Para echar al agua la embarcación de Jaime Mora se hicieron más prevenciones que una Capitana y se varó el día 13 sacándola de las escaleras sin ningún embarazo però apenas las dexo quando se fue a pique por la desproporción de su fábrica según relación que hicieron los patrones y maestros»; *Ibidem*, f. 16, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 20 de junio de 1693».

del rey de que las galeras partiesen con los remos (24). Pasados unos días, a primeros de junio de 1693, los barcos cargaron 216 astillas de remo y zarparon al fin con dirección a Alicante (25).

Como se deduce de todo ello, las dificultades logísticas que tuvo la monarquía para pertrechar su escuadra de galeras fueron evidentes en el caso de los remos, pues habían tenido que transcurrir seis meses para que los enviados desde Nápoles por el conde de Santisteban llegasen a su destino en Cartagena.

Una nueva galera sencilla

Ese mismo mes de junio de 1693 el rey ordenó la construcción de una nueva galera tal y como se había hecho con las dos botadas el año anterior (26). La Junta de Galeras encargó al superintendente Marimón que hiciese una relación de toda la madera que estaba almacenada en las Atarazanas de Barcelona y que podría emplearse en el nuevo buque. En este sentido, cabe recordar que el modelo de asiento de construcción de las galeras que se acostumbraba a practicar en estos astilleros estaba caracterizado por un hibridismo entre la gestión directa pura por parte de los oficiales de la Corona y el asiento tradicional, puesto que se subastaba su construcción, pero los materiales corrían por cuenta de la Hacienda Real (27). Esta modalidad resultaba más económica que «si tenía de hacerse por la administración a jornales costaría mucho más» (28). Además, generalmente era un maestro de hacer galeras o un maestro de azuela de las propias Atarazanas el que se quedaba con la empresa de fabricar el nuevo buque. De aquí el interés de la Junta de Galeras por saber si se disponía de una buena cantidad de madera en las Atarazanas para ahorrar los costes de enviar serradores y otros operarios a los montes para serrar, desemboscar y transportar la madera a Barcelona. De nuevo, una buena parte de la almacenada en las Atarazanas se había empleado en la construcción fallida de la embarcación diseñada por Jaime Mora pues, según se indicó en una relación presentada, de los 7.820 reales de ardites en géneros de madera guardados en las Atarazanas, 3.110 fueron suministrados a Mora. Según los cálculos de Marimón, eran necesarios casi 5.500 reales de ardites para acabar de conducir la madera cortada

(24) *Ibidem*, f. 77, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdova, Barcelona, 23 de mayo de 1693».

(25) *Ibidem*, f. 17, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 6 de junio de 1693».

(26) *Ibidem*, f. 17, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 20 de junio de 1693».

(27) CHAMORRO ESTEBAN, A. (2021): *op. cit.*, p. 1.982.

(28) AMNM, *op. cit.*, f. 80, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdova, Barcelona, 4 de julio de 1693».

en los bosques hasta Barcelona; pero, por otro lado, también había que cortar 100 tablones de pino, de un valor de 2.400 reales de plata, porque ya se habían entregado una cincuentena de ellos al tal Mora para su buque (29). A pesar de haberse pregonado por los lugares acostumbrados, nadie hizo postura alguna para construir la nueva galera (30), por lo que se prorrogó el plazo para presentar ofertas hasta el 4 de julio, sin éxito alguno. Finalmente, fue Alexos Lunell, un maestro de azuela dedicado a la fábrica de galeras, quien se ofreció a hacer el buque por 44.000 reales de arditos, dándosele todos los materiales aparte. Lunell ya había construido los dos anteriormente botados en 1592 mediante el mismo sistema. Sin embargo, el hecho de gozar de un entretenimiento en las Atarazanas de Barcelona le impedía poder tomar el asiento sin previo permiso de la Junta de Galeras que, a la vista de la inexistencia de otros candidatos y ante la calidad de las dos galeras anteriores hechas por él, aceptó la postura de Lunell (31).

A la vez que se ultimaban la tala y el transporte de la madera para la construcción del buque, la Junta ordenó que se iniciase el corte en los bosques catalanes para dos buques más, una capitana y una sencilla, lo que demostraba la capacidad que aún tenía la monarquía, pese a las dificultades económicas, para llevar a cabo un proceso de fortalecimiento de su potencia naval en el Mediterráneo, pues la madera para la galera sencilla se estimó en 26.854 reales y medio de plata doble, mientras que la destinada a la capitana importaría un tercio más, es decir, 35.866 reales de plata. Los cortes de madera, como era costumbre, deberían comenzarse con la luna de agosto, previo aviso al virrey de Cataluña, duque de Medina Sidonia, que debía dar la orden definitiva y la licencia para la tala de árboles, no tanto en calidad de lugarteniente del principado sino como su capitán general.

Pese a los esfuerzos de José de Marimón para que la construcción de la galera avanzase, la situación financiera lo ponía difícil. Para el buen funcionamiento de la fábrica de galeras era imprescindible que el dinero que daban los prestamistas llegase a tiempo, algo que no solía suceder, ya que progresivamente aumentaba el tiempo transcurrido entre la firma de la letra de cambio y la llegada de la carta de pago (32). En una misiva a Gonzalo Fernández de Córdoba, el superintendente se sinceraba sobre la realidad de la fábrica de galeras. Así,

(29) *Ibidem*, f. 19, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 27 de junio de 1693».

(30) *Ibidem*, f. 20, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 27 de junio de 1693».

(31) *Ibidem*, f. 21, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 25 de julio de 1693».

(32) AGUILERA LÓPEZ, J. y CHAMORRO ESTEBAN, A.: *Las Reales Atarazanas de Barcelona en la Edad Moderna*, p. 302. En esta obra se incluye una tabla con los préstamos realizados por diversos asentistas en la década de 1690, donde figura el receptor del dinero en Barcelona que debía entregarlo al pagador del ejército de Cataluña, Juan de Gachapay y Vera, para la fábrica de galeras.



Retrato de Felipe V, por Jean Ranc.
(Fuente: www.wikipedia.org)

pese a velar por la calidad de las embarcaciones, como ocurrió con las dos últimas, también debía mirar por la Hacienda Real minimizando los costes. Decía Marimón que, pese a que «pongo todo cuidado a lo que se ofrece como lo pueden acreditar las galeras que se han fabricado, y en la conformidad que se ha distribuido el caudal se ha remitido, pero si, no obstante eso parece a Vuestra Señoría ser mas de conveniencia y del servicio de Su Majestad el que las fábricas pasen a Génova o a Cartagena, dispondrá Vuestra Señoría lo que le pareciere» (33). Esta carta es de suma importancia porque se plantea por primera vez la posibilidad de trasladar la fábrica de galeras de Barcelona a otra ciudad, lo que significa que la

idea ya les estaría rondando a los ministros de la Secretaría de Guerra y de Mar, lo que cobró cada vez más fuerza durante el reinado de Felipe V.

Paralelamente a esto, Alexos Lunell enfermó debido a su avanzada edad y a su precario estado de salud, hasta el punto de temerse por su vida, cosa que si ocurriese «no dejara de continuarse la fábrica con toda perfección por haver dado fianzas de toda satisfacción y puede avisar a los señores de la Junta no hay que recelar cosa alguna en este particular» (34). Los temores finalmente se cumplieron y Lunell murió el 7 de agosto, aunque, como se había estipulado, sus compañeros proseguirían con la fábrica de la galera. Sin embargo, otro inesperado impedimento frustró los planes de la monarquía, pues ese mismo mes la flota francesa hizo presencia ante la playa de la ciudad. Y es que desde el bombardeo francés a la ciudad en 1691 los barceloneses temían la llegada del verano por la posibilidad de que se repitiesen los ataques. Ante esto, el

(33) AMNM, *op. cit.*, f. 81, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 11 de junio de 1693».

(34) *Ibidem*, f. 22, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 8 de agosto de 1693».

virrey ordenó el alojamiento de la caballería en las Atarazanas de Barcelona, puesto que, al ser de un número próximo a los dos mil caballos, no se hallaba lugar en la ciudad. José de Marimón trató de disuadir al duque argumentando que «haviendose hecho en otra ocasión se reconoció después haver echado a perder la mayor parte de la madera que se hallaba en dichas atarazanas y, a más desto, que tendría de cesar la fábrica empeçada del referido buque». Sin embargo, a pesar de la advertencia del superintendente, el duque de Medina Sidonia ordenó la apertura del arsenal para acoger a la caballería, a lo que se vio obligado a obedecer Marimón, pues «quando entré en el exercicio de superintendente fue por carta de Vuestra Señoría, de fecha de 21 de abril de 1691 en que de orden de la Junta de Galeras me mandava V. S.^a Executase las órdenes de los Capitanes Generales» (35).

Desde luego, el superintendente Marimón trataba de cubrirse las espaldas ante un posible deterioro de la madera existente en las Atarazanas destinada al buque. El retraso en su construcción era inevitable, ya que al bloqueo de la ciudad por los franceses y la consecuente interrupción en el proceso de fabricación había que sumar que tras la muerte de Lunell no quedaba ningún maestro de hacer galeras en los astilleros, puesto que el maestro mayor debía partir hacia los bosques para dirigir los cortes de madera para los dos buques y posteriormente desbastarla, «lo que ha menester muchos días por lo menos hasta Navidad». Por este motivo, «será preciso suspenderlo porque faltando el Maestro Mayor falta quien dé las medidas y no puede a un mismo tiempo acudir a dos partes». Por todo esto, José de Marimón aconsejaba que se suspendiese la construcción del nuevo buque hasta el mes de febrero del año siguiente, en que ya estaría toda la madera para emprender la fábrica de éste y de las otras dos galeras y por ser además los días más claros que en invierno. También sugería que se nombrase un nuevo entretenido para las Atarazanas, en este caso un hijo del propio Lunell, «mozo de toda satisfaccion».

Días más tarde, el superintendente aseguraba que el duque había partido con la caballería hacia Gerona y había abandonado las Atarazanas sin haber echado a perder madera alguna, «lo que se ha debido gracias al cuidado particular han tenido los cabos». A final de mes partieron los maestros de azuela con el maestro mayor a realizar el corte de madera, para lo cual Marimón reclamaba el envío urgente de dinero para poder continuar los trabajos y socorrer a los oficiales del corte, que se encontraban en extrema necesidad (36). Los trabajos de tala de los árboles y corte de la madera fueron relativamente rápidos, pues a mediados de septiembre Marimón pidió el envío urgente de una partida «considerable»

(35) *Ibidem*, f. 23, «José de Marimón a García de Bustamante», Barcelona, 15 de agosto de 1693».

(36) *Ibidem*, f. 24, «José de Marimón a García de Bustamante», Barcelona, 29 de agosto de 1693».

de dinero para desbastar y desemboscar la madera y llevarla a las Atarazanas para evitar que se echase a perder en el monte, pues los 1.500 pesos que había enviado Gonzalo de Córdoba no eran, ni de lejos, suficientes para cubrir los 62.660 reales de plata que costaba el corte, desbastado, desemboscado y transporte de la madera para las galeras sencilla y capitana.

Las finanzas, como fue habitual durante el siglo XVII, lastraron en muchas ocasiones los planes navales de la monarquía. En agosto de ese mismo año, quedaban en las arcas de la fábrica de galeras 17.500 reales de a seis maravedíes de plata para acabar de conducir a las Atarazanas la madera para el buque encargado a Alexos Lunell que no se había podido llevar allí por el bloqueo naval francés. De esta cantidad, había que descontar 7.836 reales de a seis maravedíes de plata, que importaban, entre varias partidas, los cien tablones que habían de reemplazar a los entregados a Jaime Mora para su embarcación. Así que apenas quedaban 9.664 reales, que se debían emplear además para pagar los jornales de la maestranza, cuyo montante del destajo importaba 25.600 reales. Y es que los maestros se quejaban de no haber recibido más que dos pagas en un año, lo que llevó al superintendente Marimón a pedir a Fernández de Córdoba que «los mire con ojos de piedad enviando el dinero para dicho efecto» (37). Es decir, no había cantidad suficiente para transportar la madera y pagar el valor de los jornales de la maestranza establecido en el asiento de la galera, pues faltaban 15.935 reales de plata. Tampoco llegaba para abonar los materiales para construir la galera, que recordemos corrían por cuenta de la Hacienda Real y ascendían a 13.483 reales. El desajuste económico era colosal para las arcas reales.

Una nueva capitana de España

A finales de agosto de 1693 la situación de las galeras de España era desesperada, haciéndose necesaria la construcción de nuevos buques, pues «no hay medio humano para que Su Majestad pueda poner en la mar más que tres galeras si no se fabrican las que discurrimos por los medios propuestos» (38), en referencia a una nueva capitana y una galera sencilla. Por aquel entonces, la madera de pino se estaba cortando y faltaba hacer lo propio con la de robles, álamos y otros árboles. En octubre ya estaba toda talada y había que dar inicio a su desbaste. Sin embargo, todavía no había seguridad de que se fuera a construir una nueva capitana, lo que podía poner en riesgo la madera. En noviembre de 1693 la Junta de Galeras solicitó al marqués de Camarasa información

(37) *Ibidem*, f. 80, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 27 de junio de 1693».

(38) *Ibidem*, f. 86, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 29 de agosto de 1693».

sobre el estado de la capitana activa en ese momento para saber si era necesaria la construcción del nuevo buque y qué mejoras debía tener con respecto a la anterior. En su informe, éste respondió:

«Que la Capitana nueva a de ser de los gálibos y medidas de la que hoy sirve enmendándose solo las latas que han de ser de una pieza y que lleguen de costado a costado con sus colas de góndola, que tengan de ancho ocho onzas y de peralto quatro y las cordelatas que no estén rotas, cortándose la madera en buen tiempo, que las estamaneras sean más gruesas que las que tiene hoy la Capitana y que empezándose a fabricar la nueva en el mes de febrero próximo podrá esperar aquella a que se concluya porque aun esta es capaz de servir otra campana» (39).

Sin duda, la valoración de Camarasa suponía cierto alivio para la monarquía por cuanto la capitana todavía podía servir en una campaña más, lo que representaba un ahorro para los caudales reales. Sin embargo, la alegría no podía ser completa, puesto que el propio marqués de Camarasa había inspeccionado, junto con el superintendente Marimón, la madera para la construcción de ambas galeras y había comprobado que estaba verde; tanto que no estaría madura para el mes de febrero, cuando se tenía planificado el inicio de su fábrica. Emplear esta madera verde en lugar de madera enjuta y seca repercutiría, desde luego, en la calidad y durabilidad de las nuevas embarcaciones. Por lo tanto, los esfuerzos se centrarían en acabar la galera sencilla que se estaba construyendo para poder echarla al agua para la campaña de 1694. Así, el 9 de enero se retomaron los trabajos que habían sido iniciados en agosto del año anterior. Para dicha campaña sería difícil contar con las dos galeras proyectadas, ya que para que pudieran entrar en servicio su fábrica debería comenzar, a muy tardar, a mediados de enero (40). Si se hiciesen dos galeras sencillas sería posible, según Marimón, que pudieran estar listas para el mes de julio de 1694 y, por tanto, para la campaña de ese año; sin embargo, si se hacía galera capitana no se podría contar con ella hasta el último mes de campaña.

Así, en enero del nuevo año, Marimón volvía a insistir en la falta de dinero para proseguir con los trabajos de la galera sencilla, para la que se necesitaban 36.680 reales de plata. Ésta, debido a las dificultades y obstáculos planteados anteriormente, llevaba un retraso de más de un año, puesto que su construcción se había iniciado en un mes tan inusual como agosto, que era cuando la embarcación debería llevar ya algunos meses navegando. Por otro lado, el descontento

(39) *Ibidem*, f. 27, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 14 de noviembre de 1693».

(40) *Ibidem*, f. 89, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 3 de octubre de 1693».

de los oficiales de las Atarazanas era creciente, puesto que en año y medio únicamente habían recibido tres pagas, lo que les impedía mantener a sus familias. Además, reclamaban que se nombrase un nuevo maestro de galeras en sustitución del fallecido Lunell que dirigiese mejor los trabajos de construcción, dado que el maestro mayor de galeras se encontraba en muchas ocasiones fuera de la fábrica (41).

A primeros de septiembre de 1694 se botó la nueva galera sencilla, lo que significa que tampoco estuvo disponible en esa campaña de la escuadra de galeras de España (42). Esto ponía en evidencia las dificultades financieras y logísticas de la monarquía para cumplir con su planificación naval en el Mediterráneo, pues las unidades proyectadas o no se construían o se hacían con un enorme retraso. Dos meses más tarde, llegaba a Barcelona la orden de Fernández de Córdova de que se pregonase por los lugares acostumbrados la fábrica de la nueva galera capitana para que se hiciesen las posturas (43). Y, cómo no, tampoco en esta ocasión se presentó oferta alguna, lo que se atribuía a «estar este Principado con las contingencias que vuestra merced puede considerar». Además de resultar más cara por ser una galera capitana y, por tanto, de mayor envergadura, un barco de su rango debía llevar la popa esculpida y dorada, lo que aumentaba considerablemente los costes.

Como durante los días siguientes no se encontró a ningún postor, el superintendente Marimón alentó a Pedro Llopart, entretenido de la fábrica de galeras, que se hiciese con la empresa por ser de su plena confianza. Finalmente, Llopart se comprometió con la Junta de Galeras a construir la nueva capitana por un precio de 60.000 reales de ardites, que equivalían a 1.090 doblones y 50 reales. Como en anteriores asientos, la madera y demás materiales correrían por cuenta de la Hacienda Real. Fernández de Córdova emitió la licencia pertinente para que Llopart, aun gozando de un entretenimiento en las Atarazanas de Barcelona, pudiese ejecutar la fábrica de la nueva galera, que se debía realizar en un plazo de diez meses.

Uno de estos materiales era el hierro, que se conseguía en los valles pirenaicos gracias a las numerosas fraguas que había repartidas en ellos. Sin embargo, la climatología de la última década del siglo XVII dificultaría la tarea de conducción del hierro hasta las Atarazanas, puesto que ese año los valles y pasos de montaña se cubrieron de abundante nieve que impidió su transporte porque «muchas veces se cierra el camino». En diciembre, el marqués de Gastañaga, virrey y

(41) *Ibidem*, f. 28, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 1 de enero de 1694».

(42) «El jueves por la mañana se varó la galera que V. S.^a. De orden de la Junta me mandó en carta de 9 de julio del año 1693. V. S.^a. Dará noticia a la Junta»; *Ibidem*, f. 28, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 4 de septiembre de 1694».

(43) *Ibidem* f. 29, «José de Marimón a García de Bustamante, Barcelona, 6 de noviembre de 1694».

capitán general de Cataluña, otorgó los pasaportes pertinentes para ir a buscar el hierro para la fábrica de la capitana a las montañas; sin embargo «los excesivos fríos que hace temo no sean ocasión de que no lo traigan con la brevedad que deseo». Aun así, Marimón se comprometía a empezar la clavazón en cuanto llegase el hierro y haría llamar a la maestranza para que viniese a Barcelona para trabajar en las Atarazanas. Sin embargo, otro extraordinario obstáculo impidió la llegada de la maestranza a la ciudad: los franceses ocupaban ya por entonces buena parte de la costa marítima del norte de Cataluña y, por tanto, tenía «el enemigo la obediencia de casi todos los lugares de donde venía dicha maestranza» (44). El propio superintendente temía por la seguridad de la ciudad, consciente como era de la falta de medios del ejército, como se desprende de la carta enviada a Gonzalo Fernández de Córdoba a finales de 1694:



Reales Atarazanas de Barcelona en el siglo XVI.
(Fuente: www.behance.net)

«En cuanto a la seguridad de la fábrica no puedo decir más a Vuestra Señoría de lo que dije en días pasados, que era que si no vienen tropas en tiempo es muy contingente, digo mal, es cierto que esto se perderá porque el francés no se descuidará como lo tenemos bien experimentado y más reconociendo la conveniencia que le es pues ganando esta ciudad le costará poco lo restante de Cataluña y ha de saber Vuestra Señoría que acá falta un todo que es lástima como estamos así de gente que es poca y mal asistida por la falta de medios» (45).

Los fríos y las nieves de aquel duro invierno continuaron, temiéndose que fuera incluso peor que el anterior. Todavía en marzo del año siguiente escribió Marimón:

(44) *Ibidem*, f. 31, «José de Marimón a Juan de Larrea, Barcelona, 23 de diciembre de 1694».

(45) *Ibidem*, f. 106, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 18 de diciembre de 1694».

«Viendo que continuaban las nieves y el mal tiempo que es el que estorva el poder pasar los arrieros hierro, hice la diligencia en buscar alguna partida aunque fuese a más coste, que hallándola la tomé para empezar la fábrica, de forma que el lunes estuvo en estado de bendecirse las galeras y el señor marqués de Gastañaga le puso por nombre la Virgen de la Concepción que es el que tiene la Capitana que hoy sirve» (46).

Una prueba más de que, a pesar de las dificultades de todo tipo que condicionaban la construcción de galeras en Barcelona, la monarquía conseguía al final encontrar la solución para proseguir con sus planes. En cuanto a la denominación, hubo cierto debate por cuanto la Junta de Galeras había ordenado que la nueva capitana llevase el nombre de Santiago. Marimón, en cambio, entendió que al portar el mismo retablo que el viejo buque, debía llamarse igual que la anterior, aunque dejó la decisión final para el marqués de Gastañaga, al que no quiso contradecir (47).

Además, para ahorrar tiempo y dinero, los oficiales de las galeras inspeccionaron la popa de la capitana que todavía estaba en servicio y pudieron comprobar que muchas piezas, incluidas las de su dorado, podrían reutilizarse para la popa del nuevo buque, lo que representaría un importante ahorro para la Hacienda Real. Aun así, no pocas partes de la popa debían hacerse nuevamente, estimándose su valor en unos cien doblones. En concreto, se podía aprovechar «el tabladillo de dentro y fuera de la popa que es de caoba»; no obstante, sería preciso que se enviasen dos palos de madera de caoba desde Cádiz por si se hallaba alguna pieza quebrada (48). Evidentemente, la caoba llegaba a los puertos andaluces procedente de otros continentes y, al ser una madera noble de gran valor, únicamente las capitanas o reales podían llevarla en sus popas. En cuanto al retablo, también se creyó que podría servir para la nueva galera, como informaba Marimón:

«Dice también Vuestra Señoría que se ha disputado si era tratable que el retablo o popa de la Capitana vieja pueda servir en la nueva sin más faena que quitarla de la una y plantarla en las otras a que devo decir a Vuestra Señoría que si el retablo de la vieja es bueno o bien puede servir para la galera nueva pero esto se hace estando en tiempo la galera vieja en el muelle deshaciendo la popa para poner las piezas así que se va fabricando la nueva, que tal o qual pieza bien puede ser postiza sin necesitarse de más que sacarla de una galera y ponerse en la otra» (49).

(46) *Ibidem*, f. 32, «José de Marimón, Barcelona, 4 de marzo de 1695».

(47) *Ibidem*, f. 110, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 26 de marzo de 1695».

(48) *Ibidem*, f. 104, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 4 de diciembre de 1694».

(49) *Ibidem*, f. 105, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 11 de diciembre de 1694».

La situación del astillero barcelonés a comienzos de la primavera de 1695 era la siguiente: la galera capitana estaba en construcción; en las Atarazanas había la madera suficiente para terminar de construir este buque y hacer la nueva galera sencilla; en las arcas de la fábrica de galeras quedaban apenas 400 doblones, de los cuales 200 se deberían emplear en hacer venir de Tortosa las piezas de crujía para ambos barcos, que no se habían podido traer el verano anterior «por los recelos en que se estaba del enemigo»; los otros 200, se emplearían en la paga de los salarios de los oficiales de las Atarazanas. Sin embargo, se precisaba bastante más dinero para acabar los buques. Así, para pagar el destajo de la manufactura, establecido con el asentista Pedro Llopart en 60.000 reales de arditos, eran necesarios 1.090 doblones, a 55 reales el doblón, mientras que, para los materiales, que corrían por cuenta de la Hacienda Real, habría que disponer de 553 doblones, más los 100 anteriormente citados para la escultura y dorado de la popa. Ni siquiera los 1.000 doblones enviados por Fernández de Córdoba al pagador general del ejército podrían cubrir todos los gastos previstos para acabar sólo la galera capitana.

Por otro lado, la Junta de Galeras apremiaba a José de Marimón para que acabase la nueva capitana lo antes posible, motivo por el que le escribieron para saber cuándo se podría botar el buque. En su respuesta, Marimón condicionaba su finalización, lógicamente, a la llegada de los caudales prometidos por la propia Junta. Además, trasladaba lo siguiente a Juan de Elizondo, uno de los miembros de la Junta:

«Puede vuestra merced asegurar a los señores de la Junta procuraré adelantar la fábrica todo lo posible y que si se hallare la galera Capitana que hoy sirve en el muelle podría quitársele la popa y mudarse en la que se fabrica sin que estorvase la continuación de la fábrica y con esto se ganaría mucho tiempo» (50).

A mediados de julio de ese año ya estaba calafateada la cubierta de la galera y puestos la mayor parte de los bacallares. Pocos días más tarde, y tras la llegada de una letra de 700 doblones enviada por Fernández de Córdoba, Marimón afirmaba poder tener acabada la nueva capitana para últimos de septiembre, aunque todo dependía de cuándo llegase al puerto de Barcelona la capitana vieja, ya que en el desmonte, traslado y ensamblaje de la popa al nuevo buque se tardarían al menos dos meses más (51). Era, pues, indispensable que arribase a la ciudad la capitana que aún estaba en servicio. Sin embargo, a mediados de octubre, a pesar de estar la nueva galera prácticamente concluida, ni la capitana vieja ni el resto de galeras habían aparecido todavía en Barcelona. La primera, para mudar la popa a la nueva; las segundas, para realizar la maniobra de

(50) *Ibidem*, f. 33, «José de Marimón a Juan de Elizondo, Barcelona, 2 de julio de 1695».

(51) *Ibidem*, f. 34, «José de Marimón a Juan de Elizondo, Barcelona, 30 de julio de 1695».

varado, mediante arrastre, desde el interior de las Atarazanas hasta el mar. Así lo explicaba el superintendente a Juan de Elizondo:

«... y solo tengo que añadir que se despachará la maestranza por estar concluido [el buque] y no tener noticia de las galeras, porque lo que es buscar y recorrer el buque se hace después de haber llegado las galeras y esto lo que detiene son dos o tres días pero será mucha mayor la detención de mudar la popa del buque viejo al nuevo y dorarle porque considero serán menester cerca de dos meses como tengo prevenido en diferentes ocasiones, y que esto corre por los ministros de las galeras, como también el dar de negro, acomodar las vidrieras y demás cosas que se ofrecen» (52).

En este sentido, cuando Marimón habla de que todas estas acciones de dorar, dar de negro, poner las vidrieras, etcétera, corrían por cuenta de los ministros de las galeras, se refiere a que los costes se debían asumir por los factores y pagadores de las mismas y no por el pagador del ejército de Cataluña, que era el encargado de los gastos de la fábrica de galeras. Es decir, estos trabajos no entraban dentro de los costes de construcción y, por tanto, no se aplicaban al presupuesto de las Atarazanas de Barcelona. Marimón se impacientaba porque, por un lado, la Junta de Galeras le apremiaba a botar la galera capitana, pero, por el otro, los viejos buques no llegaban y eran imprescindibles para terminar la fábrica:

«Por ultimo debo decir a Vuestra Señoría que jamás se ha hecho ni se ha varado galera alguna que no hayan estado las galeras que tenían que recibirla ayudando al varo con la chusma» (53).

A finales de octubre de ese año, la Junta de Galeras ordenó al cuatralbo de la escuadra de galeras de España que dispusiese inmediatamente la navegación de la nave vieja como capitana y dos galeras sencillas desde Gibraltar, donde estaban apostadas, hacia Barcelona. El cuatralbo además debía dar un cálculo aproximado del día en que llegarían a la ciudad para que todo estuviese prevenido para varar el buque y mudar la popa y su retablo. A últimos de noviembre de 1695, la capitana, ya acabada, todavía esperaba la llegada de las otras galeras para ser varada.

Por otro lado, la Junta de Galeras dispuso el corte de la madera para crujías, radicatas y otras piezas para enviar a Cartagena, donde se realizaría el aconcho

(52) *Ibidem*, f. 34, «José de Marimón a Juan de Elizondo, Barcelona, 15 de octubre de 1695».

(53) *Ibidem*, f. 114, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 24 de septiembre de 1695».

de las galeras para que estuviesen disponibles para la siguiente campaña. A Marimón le preocupaba especialmente encontrar embarcaciones dispuestas a enviar toda esa madera a Cartagena en un momento en el que la flota francesa recorría amenazante las aguas del Levante español (54). Finalmente, la Junta decidió que la madera para el aconcho fuese trasladada en las mismas galeras que habían de venir a Barcelona a realizar el varado de la nueva capitana.

Sin embargo, éstas todavía tardarían en disponerse para viajar a Barcelona, mientras el tiempo apremiaba por la cercanía de la campaña de ese año. A mediados de marzo de 1696, la Junta de Galeras ordenó que la nave se botase y zarpase de Barcelona aunque no estuvieran acabadas las piezas que se tuvieran que hacer, de las que se debían tomar las medidas para realizarlas durante la invernada de la escuadra en Cartagena. Las propias galeras traerían la artillería de la nueva capitana, aunque ésta era, en parte, defectuosa:

«Dice Vuestra Señoría que con las galeras de España que llegarán a esta plaza vendrán las tres moyanas la una de 6 libras de galibo que sirve en la patrona y las otras dos de a quatro libras que sirven en las galeras sutiles *San José* y *San Miguel* que están fognadas por causa de que cuando se fundieron se les puso un grano de yerro en el fogón el qual es de poca duración y aunque por la Junta se me escribirá conforme a la proposición del cuatralbo y ser necesario el fundirlas de nuevo, me manda Vuestra Señoría de examinar si puede tener práctica el ponerles el grano u bien de yerro como el primero o de bronce que es lo que Vuestra Señoría tiene por mejor» (55).

Daba la casualidad de que el propio Pedro Llopart, que se había hecho con el asiento de la construcción de la galera, era también fundidor, por lo que sería él mismo quien se encargaría de corregir las dos moyanas citadas. A finales de abril el cuatralbo de las galeras de España informaba que ya tenía prevenida la capitana vieja de todos los bastimentos necesarios para navegar hasta Barcelona para realizar la botadura de la nueva. Sin embargo, otro problema se sumó, pues los oficiales de las Atarazanas y demás artesanos que debían trasladar la popa del buque viejo al nuevo no podían hacer esta labor en los pocos días en que se tenía previsto que estuvieran las galeras de España en Barcelona, ya que calculaban un mínimo de un mes para realizar este trabajo, y éste era un tiempo inasumible para los oficiales de las galeras, que debían cumplir las órdenes de la Junta. Y es que, además de ensamblar las piezas de la popa en el nuevo buque, había otras que se tenían que hacer nuevas.

(54) *Ibidem*, f. 36, «José de Marimón a Juan de Larrea, Barcelona, 27 de noviembre de 1695».

(55) *Ibidem*, f. 117, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 25 de marzo de 1696».

Finalmente, no fue hasta primeros de junio de ese año que llegaron las galeras de España a Barcelona, comandadas por Vicente de Argote. Enseguida, el superintendente Marimón, junto con el propio Argote y sus oficiales, fueron a inspeccionar la nueva capitana. Hecho esto, comenzaron a disponer todo lo necesario para realizar la maniobra de varado del buque, para la que se emplearían tres o cuatro días y Marimón necesitaría 300 moros esclavos de las galeras. El marqués de Tamarit dio dos créditos a los oficiales de las galeras: uno de 100 doblones para pagar el entalle de las nuevas piezas para la popa y otro para la compra de esclavos. Mientras tanto, a primeros de junio la Junta de Galeras decidió conceder la construcción de la galera sencilla, cuya madera estaba ya prácticamente toda en el astillero, al propio Pedro Llopart para ahorrar así el tiempo de pregonar el encante, «porque no sirven porque jamás se ha hallado postura alguna». Así pues, Marimón esperaba la llegada de 400 doblones para poner en marcha la construcción del nuevo buque. También solicitaba 200 más para comprar una partida de hierro para la fábrica de galeras «por no haberle en este Principado en paraje que esté a la obediencia del Rey Nuestro Señor y en la fábrica que se hizo del buque que está para vararse muchas veces temí el que tenía que varar por falta de hierro» (56).

Sin embargo, la Junta de Galeras ordenó que no se iniciase la construcción del nuevo buque hasta haberse botado con éxito la capitana nueva. A mediados de julio, José de Marimón tuvo que abandonar las Atarazanas de Barcelona para acudir a recibir al nuevo virrey de Cataluña, Francisco de Velasco, en el que tenía puestas muchas esperanzas (57). Al fin, el 4 de agosto de 1696 se echó al agua la nueva capitana de España, aunque aún le faltaban algunas piezas y tabladillos de popa. Además, los oficiales de las galeras decidieron pintar de dorado su palamenta, puesto que las capitanas de Nápoles y Sicilia así la llevaban y la de España «por ser la comandante de todas y ya que no excede en el adorno por lo menos por esa razón se iguale con las demás, y se han ajustado 61 remos en 27 doblones» (58). El 14 de agosto llegó a Barcelona el duque de Nájera con las galeras de Sicilia y, aprovechando su estancia en la ciudad, inspeccionó la nueva capitana de España, la cual le pareció buena.

(56) *Ibidem*, f. 120, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 23 de junio de 1696».

(57) Así en carta de 23 de junio de 1696, Marimón decía a Fernández de Córdoba: «Me alegro infinito que Don Francisco de Velasco haya llegado a esa corte y me holgaré igualmente el que venga quanto antes por lo que considero importa al servicio de Su Magestad y no dudo me asistirá en quanto se ofreciese tocante a la fábrica así por la inclusión que tiene Vuestra Señoría con dicho Señor como también por su gran zelo al servicio de Su Magestad»; *Ibidem*, f. 120, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 23 de junio de 1696».

(58) *Ibidem*, f. 122, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 4 de agosto de 1696».

A su vez, la Junta de Galera necesitaba enviar madera a Cartagena para rea-lizar el aconcho de los buques durante el invierno. Sin embargo, la falta de dinero y la construcción de la capitana habían retrasado las talas de los árboles para tal efecto. Además, si se mandaba cortar en ese momento la madera, estaría todavía verde para emplearla en el carenado de las galeras. Por este motivo, el superintendente Marimón pensó que podría entregar las maderas que había en las Atarazanas para la construcción de la nueva galera sencilla para el aconcho hasta que no se ordenase su construcción, como así se hizo.

La toma de Barcelona

A finales de agosto de 1696, Marimón informó a Gonzalo Fernández de Córdoba de que 24 galeras de Francia, junto con algunos navíos, se hallaban en Arenys de Mar. Ante esto, Vicente Argote salió con ocho galeras para reconocer la costa, tomando luego rumbo para Mahón. Por su parte, el duque de Nájera partió con las 16 que quedaban a Salou, desde donde trataría de juntarse con Argote. Al día siguiente, las galeras de Francia aparecieron ante la costa de Barcelona, donde permanecieron hasta el día siguiente, en que se volvieron. Esta aparición de la flota francesa hizo presagiar los desastrosos acontecimientos ocurridos meses más tarde. Esta noticia la aprovechó Marimón para destacar que, tras el regreso del duque de Nájera de Salou, se había demostrado que la nueva capitana de España era buena para navegar.

En febrero de 1697, Marimón ya advertía a Fernández de Córdoba sobre la posibilidad de un sitio francés a Barcelona, lo que impediría la llegada de los tablones desde los bosques para montar la artillería para la defensa de la plaza y de la madera para la construcción de galeras (59). Efectivamente, el bloqueo naval y el sitio por tierra de la ciudad se produjo, lo que obligó a los oficiales de las Atarazanas de Barcelona a detener la actividad constructora. Además, la ciudad no pudo ofrecer resistencia a los franceses, que la bombardeaban continuamente, lo que obligó al virrey Francisco Antonio Fernández de Velasco a entregar la plaza a los jefes de las fuerzas francesas del duque de Vendôme. En 1698, una vez devuelta Barcelona a Carlos II tras la Paz de Ryswick, las Atarazanas recibieron un nuevo encargo de dos o tres unidades para la escuadra de España aunque, tras el informe recibido sobre el mal estado los astilleros tras el bombardeo francés, se habló de adquirirlas en Génova, donde recientemente se

(59) *Ibidem*, f. 127, «José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 21 de febrero de 1697». Éste es el último escrito registrado en este copiadore de cartas; por lo tanto, en él no tenemos más referencias ni información sobre la toma de la ciudad por los franceses y su posterior devolución a Carlos II.

habían construido con éxito cinco galeras (60). Con todo, en Barcelona se hizo una galera, la *Soledad*, que se echó al agua en 1699. Tras ella, la fábrica de galeras de la Ciudad Condal continuaría fabricando barcos durante el reinado de Felipe V hasta el estallido de la guerra de sucesión española.

Conclusiones

La convulsa última década del siglo XVII, con la guerra de los Nueve Años como principal escenario, obligó a la monarquía de Carlos II a redoblar sus esfuerzos para mantener una fuerza naval mínima con la que hacer frente a la potente flota francesa en el Mediterráneo occidental y conservar su dominio y las comunicaciones con los territorios italianos. En este sentido, las galeras, aun cuando ya no enseñoreaban el Mediterráneo como hicieran en la centuria anterior, todavía eran útiles a la monarquía, no tanto en el combate sino en el plano logístico y operacional. Por eso era imprescindible mantener en buen estado las diferentes escuadras de galeras y, en especial, la de España. Tanto el abastecimiento de éstas como su construcción, carenado y dotación debían estar en perfecto estado para frenar a los buques franceses.

En el plano constructivo, era imprescindible que la fábrica de galeras del rey, situada en las Atarazanas de Barcelona desde los últimos siglos de la Edad Media, continuara produciendo buques con regularidad. Sin embargo, los problemas financieros de la Corona y la amenaza del ejército y la armada de Francia obstaculizaron el normal funcionamiento del astillero. La acuciante falta de dinero de la Hacienda Real retrasó en numerosas ocasiones los cortes de madera y su transporte hasta las Atarazanas de Barcelona. Esto, a su vez, impidió que las galeras encargadas por el rey se construyeran en los tiempos establecidos y, por lo tanto, que estuvieran listas para la campaña militar del año en curso. Los retrasos en los cortes de madera hicieron que, en ocasiones, ésta no tuviese el tiempo necesario para madurar, especialmente la de roble, con el peligro que se corría al utilizar madera verde, que reducía de manera considerable la calidad y durabilidad del buque.

A pesar de todos los obstáculos, las Atarazanas de Barcelona dirigidas por el superintendente José de Marimón continuaron construyendo galeras durante la guerra de los Nueve Años. La correspondencia mantenida regularmente por Marimón con el presidente del Consejo de Cruzada y con diferentes miembros de la Junta de Galeras ha demostrado que, a pesar de las dificultades, la monarquía ordenó la fábrica de varios buques para su escuadra de galeras de España y mantuvo la intención de que éstos se produjesen con regularidad, previendo el corte de maderas de reserva para las siguientes construcciones. Y esto fue

(60) ESPINO LÓPEZ, A.: *op. cit.*, p. 173.



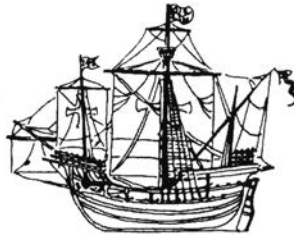
Vista de Barcelona de Wyngaerde de 1563, con unas galeras catalanas navegando, y con cuatro que acaban de ser botadas ante las atarazanas. (Fuente: www.wikipedia.org)

posible gracias a que los oficiales de la Hacienda Real y de la Cruzada, Subsidio y Excusado fueron capaces, pese a la desesperada situación económica, de obtener los recursos para llevar a cabo su estrategia naval. Es decir, el dinero para construir galeras llegó, aunque tarde, pero con el tiempo suficiente para poder echar al agua los buques que se iban fabricando.

Esta capacidad, aunque limitada, de la Hacienda Real para obtener recursos para construir galeras va en la línea de la tesis mantenida por Christopher Storrs referente a la resiliencia de la monarquía de Carlos II ante la ofensiva de Luis XIV.

No obstante, la correspondencia estudiada evidencia un acuciente retraso en el cumplimiento de las órdenes de la Junta de Galeras por los motivos que anteriormente se han visto, que dejaban a la escuadra de galeras de España en franca inferioridad ante la potente flota francesa de aquella década. Un hecho que, en cambio, se acerca más a los postulados de Antonio Espino López sobre una marina de Carlos II muy débil por la falta de recursos y siempre a remolque de las flotas inglesa y holandesa para hacer frente al poderío naval francés. Un ejemplo de ello lo hemos visto con la botadura de la galera capitana de España, que se demoró varios meses a la espera de la llegada de las que debían arrastrar el buque recién construido desde el interior de las Atarazanas hasta el agua. Este hecho demuestra las dificultades que tuvieron las galeras de España en el siglo XVII para estar presentes en los diferentes frentes en los que se las requería, ya que su exiguo número hacía imposible que pudiesen cumplir con las órdenes recibidas para cubrir las necesidades de la monarquía.

Finalmente, el bombardeo y posterior toma de Barcelona por el ejército francés en 1697 paralizó la producción de galeras en las Atarazanas, retomándose de nuevo la actividad tras la devolución de la ciudad a Carlos II por parte de Luis XIV tras la Paz de Ryswick en 1698. Con la llegada de Felipe V, y ante la pésima situación de las fuerzas navales de la monarquía en el Mediterráneo, las Atarazanas de Barcelona continuaron produciendo galeras, como lo harían durante todo su reinado, aunque a finales de éste la opción de clausurar la fábrica de galeras y trasladarla a Cartagena cada vez tuvo más fuerza, hasta que se hizo efectiva en 1746 (61).



BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA

- CHAMORRO ESTEBAN, A.: «Los Verde: una familia de maestros mayores de galeras en las Atarazanas de Barcelona», en *Revista de Historia Naval*, 148, 2020, pp. 29-56.
- «Bosques y galeras: La explotación maderera para la construcción en las Atarazanas de Barcelona», en *Tiempos Modernos. Revista electrónica de Historia Moderna*, 39, 2019, pp. 374-395.
- «Las Atarazanas de Barcelona: Fábrica de galeras de la Monarquía (1599-1748)», en *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, 38, 2018, pp. 87-113.
- MONTOJO MONTOJO, V. y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍ, F.: «Las galeras de España en la regencia de Carlos II (1665-1700)», en *Revista de Historia Naval*, 139, 2017, pp. 73-98.

(61) Sobre las galeras de España durante el reinado de Felipe V, véase CHAMORRO ESTEBAN, A.: «Las galeras de la Escuadra de España en el siglo XVIII», en *Desperta Ferro. «La Armada española (VI). El renacimiento de la Marina 1700-1754»*, 2023, pp. 78-82.

LA ARMADA Y LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARÍTIMA DE BARCELONA

Augusto CONTE DE LOS RÍOS



Y, así, me pasé de claro a Barcelona, archivo de la cortesía, albergue de los extranjeros, hospital de los pobres, patria de los valientes, venganza de los ofendidos.

Don Quijote de la Mancha (Miguel de Cervantes, 1605)

Introducción



mediados del siglo XIX, la Armada se encontraba en un momento de transición. La llegada de la propulsión a vapor estaba revolucionando la industria naval a nivel mundial y España no podía quedarse atrás. Sin embargo, el Gobierno y algunos generales de marina eran escépticos sobre la capacidad industrial del país para afrontar este reto tecnológico (Campanera i Rovira, 2007).

En este contexto, es importante recordar que Barcelona ya había sido pionera en la experimentación con la propulsión a vapor: *Des dels seus inicis, la història de Barcelona ha estat íntimament unida al mar* (Ajuntament de Barcelona). En 1543, el inventor Blasco de Garay realizó en su puerto una demostración de su ingenio, utilizando una caldera de vapor para

mover las ruedas de paletas del buque *Trinidad*, de 200 toneladas. Aunque este experimento no tuvo continuidad, sentó un precedente en la aplicación del vapor a la navegación (De Mazarredo, 1992).



Barcelona en 1856, por Alfred Guesdon. (Fuente: Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona)

Más de tres siglos después, Cataluña seguía siendo la región más dinámica e industrializada de una España eminentemente agrícola. Allí, un grupo de emprendedores, principalmente barceloneses, fueron conscientes de las ventajas que ofrecía el vapor y de la existencia de un entramado industrial capaz de apoyar esta nueva tecnología. Así, el 14 de septiembre de 1855 fundaron La Maquinista Terrestre y Marítima (MTM), con el objetivo de fabricar maquinaria pesada, incluidos motores marinos de vapor (Del Castillo, 1955).

Fundación y primeros años de la Maquinista Terrestre y Marítima

La MTM nació de la fusión de dos empresas: los Talleres La Barcelonesa, propiedad de Valentín Esparó Giralt desde 1839, y la compañía Bonaplata (1),

(1) En la factoría de Bonaplata empezó a funcionar, desde 1832, la primera máquina de vapor que en España movió los telares de una fábrica de tejidos.



Documentos de creación y primeros talleres de La Maquinista.
(Fuente: Fundación Juanelo Turriano)

fundada en 1838 por Nicolás Tous Miralpeix y Celedonio Ascacibar. El capital inicial fue de 20 millones de reales, repartidos en 5.000 acciones de 4.000 reales cada una, aportadas en parte por una pujante burguesía industrial catalana (del Castillo, 1955).

La creación de La Barcelonesa en 1838, seguida tres años después por la empresa Tous, Ascacibar y Cía., y la renovación del taller de Bonaplata por Valentín Esparó, allanaron el camino para la aparición de La Maquinista. Mientras tanto, Barcelona se transformaba en un centro de recepción de inventos y avances extranjeros, actuando como un crisol en el que se forjan y desarrollan los inicios del maquinismo nacional.

Entre los principales accionistas y directivos destacaron nombres como Ramón Bonaplata, Joan Güell Ferrer, José Antonio de Mendiguren, José María Serra y Nicolau Tous Soler. Su objetivo era crear una gran industria metalúrgica equiparable a la vasca, a pesar de la escasez de materias primas en Cataluña, que obligaba a importar hierro del País Vasco, Asturias o el extranjero, encareciendo los productos (del Castillo, 1955).

Inicialmente ubicada entre las calles Tallers y San Pablo de Barcelona, la MTM construyó en 1856 una barcaza metálica y las calderas del remolcador *Mahones*, además de realizar reparaciones en los vapores *Pelayo* y *Guadalete*. Al año siguiente fabricó los remolcadores *Indio* y *Montjuich*, bajo la dirección del ingeniero británico Charles Mace (Del Castillo, 1955).

En 1857, la MTM participó en la financiación y construcción de un astillero capaz de albergar buques de hasta 1.000 toneladas. Esta infraestructura era necesaria tanto para el mantenimiento del creciente tráfico de cabotaje como para las necesidades de la propia industria (Campanera i Rovira, 2007).

El rápido crecimiento de la empresa propició su traslado en 1861 a La Barceloneta, un barrio extramuros próximo al puerto y a un importante Centro ferroviario. Allí se levantó una gran factoría, cuya puerta principal estaba coronada por un gran arco que daba acceso a la calle que aún hoy se conoce como La Maquinista (Del Castillo, 1955).

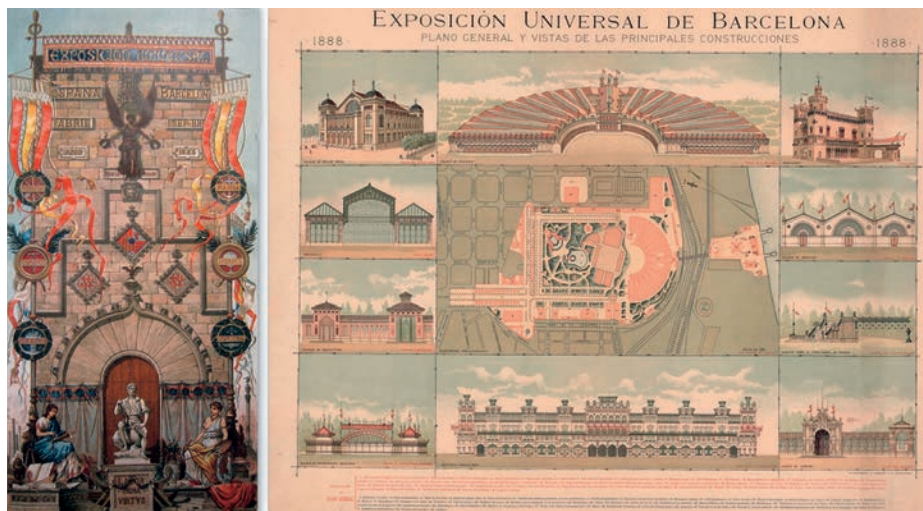
El colapso del crédito y la falta de confianza en el espíritu asociativo paralizan las actividades comerciales e industriales. Los proyectos ferroviarios se encuentran en un estado de gran decadencia. La crisis es tan grave que en 1868 se considera la posibilidad de liquidar la MTM, pero se resuelve mediante la reducción de su capital social y la implementación de estrictas medidas de ahorro.

Los cambios políticos y los disturbios sociales desde la abdicación de Isabel II hasta la restauración borbónica en 1874, pasando por la Regencia de Serrano, el reinado de Amadeo de Saboya y la Primera República, obstaculizaron la estabilización industrial. La intervención apresurada de los ministerios causan frustraciones y descontentos. Con la restauración borbónica bajo el reinado de Alfonso XII, la industria logra recuperarse. Los años de 1875 a 1878 son excepcionales para la industria de Barcelona.

El espíritu de conciliación impulsa un esfuerzo hacia la reconstrucción económica y social de España. La crisis industrial de 1878 marca una breve interrupción que pronto se supera. La MTM, que se había integrado plenamente en las construcciones ferroviarias, encuentra oportunidades para desarrollar sus habilidades en el sector naval. Al mismo tiempo, el municipio de Barcelona



Revista naval en la Exposición Universal de Barcelona de 1888, por Antonio de Caula y Concejo. (Imagen facilitada por el autor)



Cartel y plano de la Exposición de 1888 en Barcelona.
(Fuente: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya)

inicia una época de esplendor, aunque no exenta de polémicas y dificultades. En 1882, la MTM recibe su primer encargo de locomotoras, lo que conlleva reformas y ampliaciones en sus talleres, superando así la difícil situación de las industrias textil y naviera, agravada entre 1884 y 1887 por la crisis que afecta a Europa. En 1885, fallece el monarca y la Regencia queda en manos de la reina viuda María Cristina de Habsburgo-Lorena. Aunque las obras públicas buscan remediar la falta de empleo, los constructores extranjeros compiten con los españoles en los concursos oficiales, reduciendo los precios.

El proteccionismo y el librecombismo continúan su pugna dialéctica. Los aceros españoles se incorporan poco a poco a la industria nacional, aunque gran parte de la producción de mineral de hierro sigue destinada a la exportación. Las esperanzas de la MTM se centran en el proyecto de una nueva escuadra de guerra. La MTM rehabilita su astillero y busca la colaboración de empresas extranjeras, reavivando el interés en las construcciones náuticas, mientras que las obras ferroviarias disminuyen y las compañías sienten el peso de los esfuerzos realizados durante la crisis.

El resurgir industrial se evidencia en 1888 con la Exposición Universal y el Congreso de Ingenieros celebrados en Barcelona (2). La MTM se expande,

(2) A mediados de marzo de 1887 el Consejo de Ministros aprobaba el Proyecto de Ley —sancionado el día 24—, subvencionando la Exposición Universal de Barcelona con un crédito de dos millones de pesetas.

logrando la construcción de grandes máquinas para la nueva escuadra. Desde ese año hasta 1896, trabaja incansablemente bajo el impulso del proteccionismo triunfante, recibiendo numerosos encargos de puentes, locomotoras, grúas, máquinas de vapor de gran potencia para las industrias textiles y harineras, así como otras máquinas para las compañías de gas y electricidad; la MTM demuestra ser infatigable.

Primeros encargos de la Armada y expansión

El total de buques de vapor en la Armada hasta 1847 fue de veinte, tres de ellos construidos en España, todos con máquinas inglesas. La creación de la Escuela de Maquinistas de la Armada de Ferrol en 1850 anuncia el comienzo de un cambio (Rodríguez González, 2009).

A menudo se menciona que la corta duración en sus puestos de los ministros de Marina, debido a los cambios políticos, afectó negativamente a su labor. Aunque este efecto no se puede negar, parece que fue menor de lo esperado, ya que hubo una notable continuidad en los propósitos y en los proyectos que



Visita de las escuadras al puerto de Barcelona en 1888, por Antonio de Caula y Concejo.
(Fuente: Museu Marítim de Barcelona)

tenían. Un ejemplo destacado es Mariano Roca de Togores, marqués de Molins, quien ocupó el cargo en tres ocasiones entre 1847 y 1854.

Durante su mandato, no solo fomentó un nuevo clima de confianza en la Armada, sino que también implementó importantes reformas. Entre ellas, separó nuevamente la infantería de la artillería de la Armada, restableció el Cuerpo de Ingenieros, creó el de Sanidad, reformó los arsenales y fábricas adyacentes y, en 1850, fundó la Escuela de Maquinistas de Ferrol.

El primer pedido de la Armada llegó en 1849, antes incluso de la fundación oficial de la MTM. Se trataba de una máquina de vapor alternativa de 160 CV y sus correspondientes calderas, destinadas al *Narváez*, en construcción en Ferrol. La construcción de la goleta *Narváez* se decidió en 1849, y el 26 de marzo del año siguiente, el Ministerio de Hacienda firmó un contrato con la firma Abella, Braña y Co. para el suministro de materiales por valor de treinta millones de pesetas. Tras aprobar los planos, se instaló la quilla el 6 de mayo de 1850 y fue botado el 19 de noviembre.

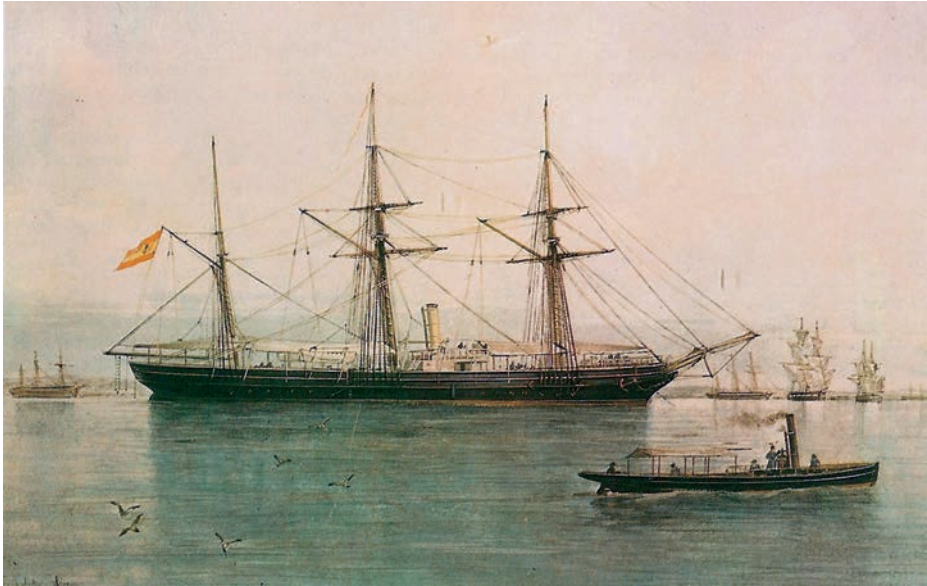
Inicialmente, se decidió construir la máquina en el mismo Arsenal de Ferrol bajo la dirección de un maquinista inglés, quien, tras demostrar su falta de conocimientos, fue despedido. En 1851 se fabricaron las calderas y parte de la máquina, para lo cual se construyó un nuevo martinete, mientras el casco permanecía amarrado al muelle sin cubierta. En 1852, al intentar montar la máquina a bordo, se descubrió que no cabía, por lo que se deshicieron las calderas y se rebajó el interior del casco con hachas (De la Vega, 1986).

El casco regresó al varadero, donde estuvo desde 1853 a 1855 entre reparaciones y recorridos. En enero de 1856, al intentar montar nuevamente la máquina, se constató que varias estructuras del casco estaban completamente podridas, a pesar de las reparaciones. En agosto de 1856 se ordenó su desguace y se inició la construcción de una nueva goleta con el mismo nombre, colocando la quilla el 20 de agosto.

La nueva goleta *Narváez*, equipada con una máquina de 160 caballos y calderas prismáticas construidas por la MTM, fue botada con tres palos y aparejos de bergantín goleta, máquinas de cilindros horizontales, una hélice y dos calderas de cajón. Estas goletas de hélice prestaron numerosos servicios a la Armada.

El resultado fue un éxito, al que siguieron encargos similares para el *Conde de Venadito* (1852) y las goletas de hélice *Vencedora* (1862), *África* (1862), *Favorita* (1864), *Ligera* (1864) y *Caridad* (1864) (Del Castillo, 1955). Estas goletas, diseñadas para la lucha costera, tenían una dotación de maquinistas compuesta por un maquinista de cada uno de los empleos de primero, segundo, tercero y cuarto, un ayudante, doce fogoneros y seis *paleadores*.

A pesar de estos trabajos, durante un tiempo la relación con la Armada se enfrió debido al escepticismo de algunos mandos y a la mentalidad centralista imperante. No obstante, la visita de la reina Isabel II a la factoría en 1861 supuso un espaldarazo a la labor de la MTM.



Goleta *Ligera* en Montevideo en 1878, por Rafael Monleón. (Fuente: Museo Naval, Madrid)

En 1875, la plantilla había crecido hasta los 800 operarios, una cifra notable para la época. Además de motores marinos, la empresa fabricaba estructuras metálicas, material ferroviario y maquinaria industrial. Un hito destacado fue la invención por parte del ingeniero José María Cornet Mas de una máquina fresadora para tallar engranajes, cuya patente fue adquirida por industrias extranjeras (Del Castillo, 1955).

La situación mejoró gradualmente gracias a una mayor estabilidad política y un notable crecimiento económico. Los presupuestos aumentaron significativamente, de casi 17 millones de pesetas en 1850 a 53 millones en 1865. Este crecimiento permitió a la Armada encargar 170 unidades de diversos tamaños y clases, incluyendo siete fragatas blindadas (dos británicas, una francesa y cuatro nacionales), trece fragatas y una corbeta de hélice (todas de fabricación española), veintinueve goletas de hélice (principalmente de origen español) y alrededor de cuarenta vapores y transportes comprados en el extranjero.

La satisfacción, por el hecho de que gran parte de esta flota se pudiera construir en España, fue evidente, mostrando el renacimiento de los astilleros, tanto estatales como privados. Además, se comenzaron a fabricar máquinas de vapor, gracias al taller de Ferrol y a empresas privadas como la MTM, la Nueva Vulcano en Barcelona y la Portilla & White de Sevilla.

La MTM se convirtió en un símbolo del progreso e industrialización, como reflejó la visita del rey Alfonso XII en 1877. En su honor se compuso la polca



Polca *La Maquinista* de la Exposición de 1877.
(Fuente: Universitat Politècnica de Catalunya)

La Maquinista, cuya letra ensalzaba a los «soldados de la industria y de la paz». Los trabajadores eran conocidos como «soldados industriales».

A pesar de su pujanza, la MTM no fue ajena a las turbulencias políticas y militares de la España del siglo XIX. Entre 1864 y 1880 no recibió pedidos del gobierno que, en ocasiones, prefería comprar buques y equipos en el extranjero en detrimento de la industria nacional.

La situación mejoró en las dos últimas décadas del siglo, con la adjudicación de las máquinas y calderas de los cañoneros *Pilar* (1880), *Alcedo* (1883), *General Concha* (1883), así como de los cruceros *Marqués de la Ensenada* (1887), *Alfonso XIII* (1889) y *Lepanto* (1890). Estos dos últimos, gemelos del *Reina Regente*, montaban máquinas de triple expansión de 4.000 CV, las mayores fabricadas en España hasta entonces, diseñadas con asesoramiento de la firma escocesa «Maudslay Sons & Field» y de las que hablaremos luego (del Castillo, 1955).

Otros hitos de este periodo fueron las máquinas de los cañoneros-torpederos *Martín Alonso Pinzón* (1891) (3), *Vicente Yáñez Pinzón* (1891), *Galicia* (1891) y *Marqués de Molins* (1892), y sobre todo las del crucero acorazado *Emperador Carlos V* (1892), buque insignia de la Armada. Sus máquinas de triple expansión

(3) Con dos máquinas verticales de triple expansión y cuatro calderas que propulsaban dos hélices, las máquinas del *Temerario* primero de la serie se construirían en Glasgow por la firma Maudslay & Son.



El crucero protegido *Reina Regente* en 1892. (Fuente: Cátedra de Historia y Cultura Naval)

de 15.000 CV en cuatro cilindros fueron las más potentes construidas en España en el siglo XIX (Del Castillo, 1955).

En 1894, con una plantilla de 1.400 trabajadores, asumió la dirección Fernando Junoy Vernet, considerado uno de los mejores gestores en la historia de la MTM. Bajo su mandato, que se prolongaría treinta y ocho años, la empresa sorteó varias crisis que amenazaron su supervivencia.

Los últimos grandes encargos de la Armada fueron las máquinas y calderas del segundo crucero *Reina Regente* (1896), del *Extremadura* (1899) y de los acorazados clase *España* (1912). Este último contrato marcó el canto del cisne de la MTM como proveedor naval militar, al coincidir con la irrupción de la SECN (Sociedad Española de Construcción Naval), que monopolizaría este sector durante décadas (Del Castillo, 1955).

El *Extremadura* de 2.100 toneladas de desplazamiento, 88 metros de eslora y 11 de manga, contaba con dos ejes y máquinas alternativas de triple expansión, construidas en 1899 en la MTM y que se probaron con éxito en febrero de 1902, a pesar de la huelga general que persistía en aquella ciudad desde el 16 de diciembre del año anterior, que le daban 4.500 caballos con tiro natural y 7.800 con forzado, alcanzando los 19 nudos.

El acorazado *España* fue la primera obra de la Constructora Naval, una empresa fundada en octubre de 1898 mediante la colaboración de Vea Murguía, Vickers y la MTM. Botado en el año 1900, este buque estaba equipado con dos máquinas verticales de triple expansión y ocho calderas Thornycroft, lo que le otorgaba una potencia de 7.000 CV a tiro forzado, alcanzando una velocidad máxima de entre 19 y 20 nudos.

Formalizados los primeros encargos de buques a la SECN, esta empresa firmó, a principios de mayo de 1910, un contrato con *La Maquinista* para la construcción de tres grupos de doce calderas cada uno, destinados a tres acorazados, por un valor total de 2.472.687 pesetas.

Mientras se producían episodios de inquietud e inestabilidad debido a las huelgas en Barcelona, la SECN formalizó el contrato a mediados de octubre de 1910 para suministrar doce calderas al acorazado *España*. Las quillas de los tres buques, *España*, *Alfonso XIII* y *Jaime I*, fueron colocadas en Ferrol bajo la supervisión del ingeniero Miguel Rechea el 5 de febrero de 1909 y el 23 de febrero de los años 1910 y 1912, respectivamente.

La MTM continuó su labor centrada en fabricar locomotoras para la Compañía MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante). También consideró una propuesta de la Casa Krupp para colaborar en la creación de una Sociedad dedicada a construcciones navales en España. Sin embargo, debido a la intensa demanda de construcción de locomotoras y la necesidad de expandir sus propios talleres, especialmente en la sección de calderería, se desaconsejó su participación en nuevas empresas.

El costo de la guerra en Marruecos había sido significativo, tanto en vidas como en finanzas, ascendiendo a cerca de cuatrocientos millones de pesetas anuales. En 1927, alcanzó su mayor hazaña, produciendo setenta y seis locomotoras en un año, un promedio de más de seis por mes. Desde 1925, ya contaba con una licencia para la construcción de motores diésel, otorgada por la firma alemana Friedrich Krupp Germaniawerft a la Unión Naval de Levante, que la MTM aprovechó para diversificar su oferta y empezar a construirlos.

En 1936, con el estallido de la Guerra Civil, la MTM fue declarada «industria de guerra» y sus talleres en Barcelona se utilizaron para diversos trabajos bélicos, como el blindaje de vehículos y la fabricación de proyectiles de artillería y bombas de aviación. Al finalizar la guerra, los talleres de la Barceloneta sufrieron daños significativos, especialmente en la sección de calderería de puentes, aunque las secciones principales, como fundición y forja, permanecieron prácticamente intactas.

La actividad se reanudó en 1939, enfocándose principalmente en la producción de locomotoras y grandes motores diésel. La Armada y nuestra marina mercante crecieron significativamente, naciendo la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, constituida en 1947 con un capital de 350 millones de pesetas y tres factorías en Ferrol, Cartagena y Cádiz. Para el sector civil se crearía en 1969 Astilleros Españoles con la fusión de la Compañía

Euskalduna de Construcción Naval, la Sociedad Española de Construcción Naval y Astilleros de Cádiz.

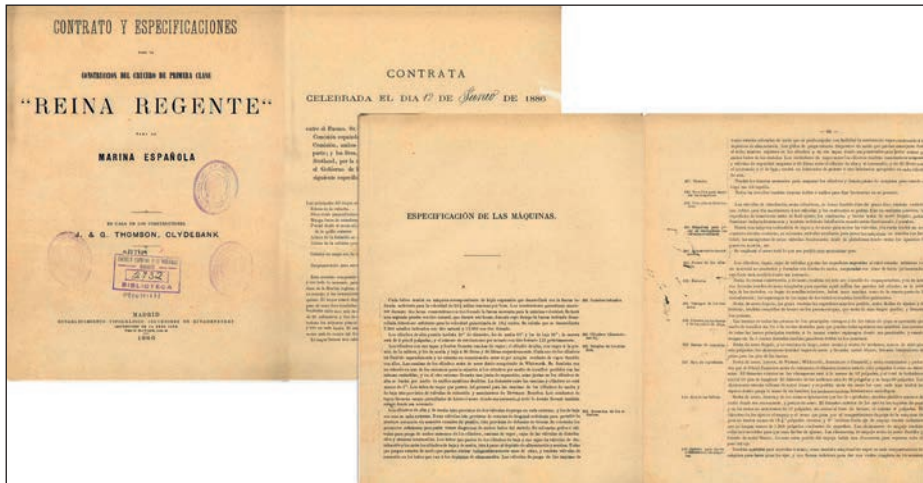
Hacia 1965, los talleres de La Barceloneta fueron desmantelados y convertidos en almacenes. En 1993, los talleres de San Andrés de Palomar se trasladaron a nuevas instalaciones en Santa Perpetua de Moguda y Mollet del Vallés. En 1989, la MTM fue adquirida por la multinacional francesa Alstom, finalizando una historia de uno de los vínculos más estrechos entre la Armada y Barcelona.

Los gemelos del *Reina Regente*

Hablar de la MTM es hablar del *Reina Regente* y de las máquinas del *Alfonso XIII* y *Lepanto*, construidas en Barcelona. Estos buques, de haber sido bien diseñados con las mejores máquinas de la época, podrían haber cambiado la historia de España y sus provincias de ultramar.

A finales del siglo XIX, la Armada encargó la construcción del crucero protegido *Reina Regente* en los astilleros de los hermanos Thomson en Clydebank y de dos gemelos, *Lepanto* y *Alfonso XIII*, en los arsenales españoles de Cartagena y Ferrol respectivamente. Esto suponía un importante desafío, especialmente en lo referente a las máquinas de vapor que propulsarían los dos últimos cruceros.

El resurgimiento industrial, manifestado en 1888 durante la Exposición Universal y el Congreso de Ingenieros celebrados en Barcelona, lleva a la MTM a recibir el encargo de hacer las máquinas de los gemelos del *Reina Regente*, leyendo su contrato de construcción, decía lo siguiente:



Contrato y especificaciones del crucero *Reina Regente*. (Fuente: ETSIN)

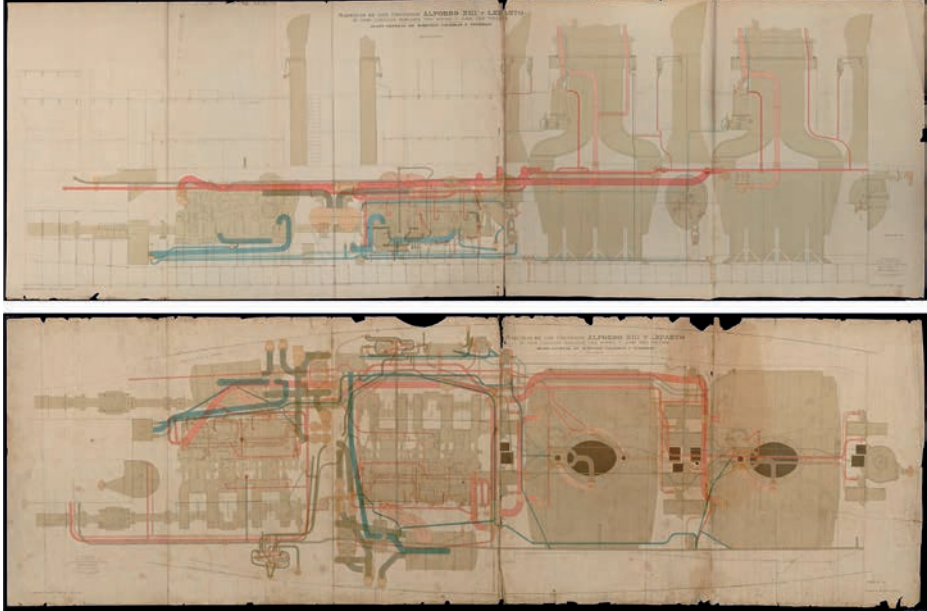
«Si en las pruebas de velocidad el buque no anduviese 18 ½ millas marinas con tiro natural, el Gobierno español tendrá el derecho de imponer á los constructores una multa de setecientas libras esterlinas por cada cuarto completo de milla que el barco anduviese menos de las 18 ½. Si la velocidad con tiro natural fuese menor de 18 millas marinas, el Gobierno español tendrá derecho á rechazar el buque. Si el buque tuviese una velocidad menor de 20 ½ millas marinas con tiro forzado, el Gobierno español tendrá el derecho de imponer á los constructores una multa de setecientas libras esterlinas por cada cuarto completo de milla que el buque anduviese menos de las 20 ½; y si la velocidad con tiro forzado fuese inferior á 19 millas marinas, el Gobierno español tendrá derecho á rechazar el buque.»

Según se desprende del contrato firmado con los astilleros británicos de los hermanos Thomson, las máquinas del *Reina Regente* debían cumplir las siguientes características:

- Dos máquinas de vapor de triple expansión y cuádruple cilindro, de acción directa.
- Cada máquina debía indicar 4.500 CV de fuerza (IHP) a 106 revoluciones por minuto, totalizando los 9.000 IHP requeridos (4).
- Los cilindros debían tener un diámetro de 914 mm para los de alta presión, 1.270 mm los de media y 1.778 mm los de baja, con una carrera de 914 mm.
- La presión de trabajo del vapor en las calderas sería de 10,55 kg/cm².
- El vapor se produciría en cuatro calderas dobles, trabajando con vapor a 140 libras y con una superficie de tubos total de 1.115 m² y de parrilla de 37,6 m².
- Las calderas debían ser de acero Siemens-Martin, con un diámetro de 4,7 metros y una longitud de 5,2, probadas a una presión hidráulica de 15,82 kg/cm².
- Los condensadores serían de tipo de superficie, con 743 m² de superficie de enfriamiento.
- Las hélices serían de bronce manganeso, con un diámetro de 4,42 m y un paso de 5,33.

Estos datos nos dan una idea de la complejidad y potencia de la maquinaria que debía propulsar al *Reina Regente*, y sus gemelos *Lepanto* y *Alfonso XIII*. Eran máquinas de vapor de última generación para la época, con unas dimensiones, presiones de trabajo y potencia extraordinarias.

(4) *Indicated Horse Power* (IHP) se define como los caballos de potencia indicados por el motor sin tener en cuenta la potencia perdida por fricción (torque o par).

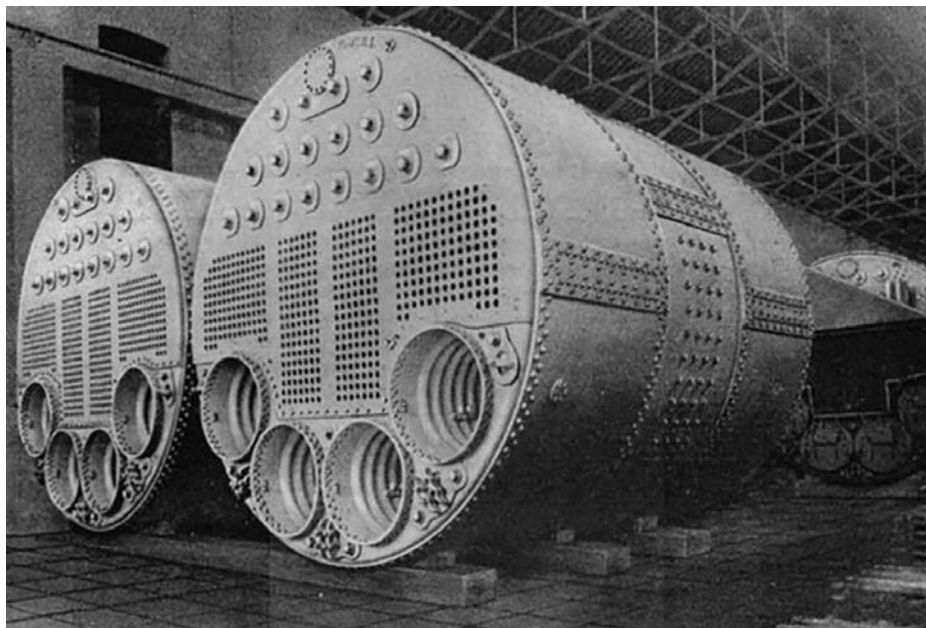


Planos de máquinas del *Lepanto* y el *Alfonso XIII*. (Fuente: Archivo Naval de Cartagena)

La empresa barcelonesa MTM fue la elegida para fabricar las máquinas de los cruceros en sus talleres de la Barceloneta en colaboración con la empresa británica Maudslay Sons & Field, que inspeccionó la construcción y dirigió las



Volúmenes de los planos de las máquinas de los cruceros. (Fuente: Archivo Naval de Cartagena)



Caldera, tipo doble, con ocho hogares ondulados, de 478 m³ de superficie de calefacción, presión de trabajo 9,8 kg cm². Cuatro calderas de este tipo se construyeron para cada uno de los cruceros *Alfonso XIII* y *Lepanto* (1889). (Fuente: Campanera i Rovira, 2007)

pruebas. La MTM era el principal fabricante español de maquinaria pesada de la época.

Según la especificación del contrato, cada buque debía contar con dos máquinas de vapor de triple expansión y cuádruple cilindro, capaces de desarrollar una potencia de 9.000 CV indicados para alcanzar una velocidad de 20 nudos. Eran, sin duda, las máquinas más potentes y complejas fabricadas hasta la fecha en España.

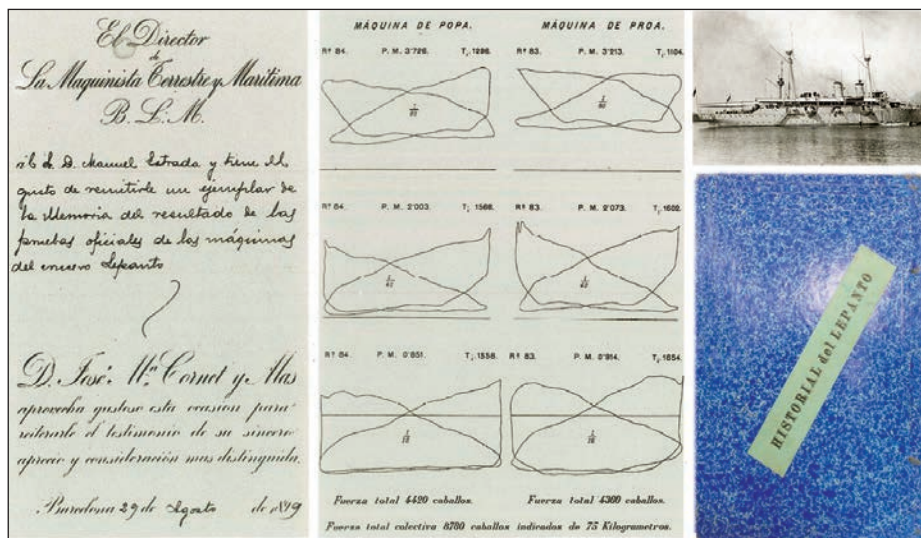
Siguiendo los consejos oficiosos de altos empleados del Ministerio de Marina, la MTM suscribió un convenio con la afamada empresa británica para que ésta inspeccionara la construcción y dirigiera las pruebas de las máquinas, destacando un ingeniero naval y un contraalmirante de calderería para la enseñanza del personal español. Los ingleses permanecieron solo cuatro meses en España. Tras visitar los talleres de La Maquinista, el gerente de Maudslay, Mr. Sennet, consideró que no era necesaria más colaboración, dada la calidad de las instalaciones y el personal que había en la Barceloneta:

«Después de una detenida inspección por parte de la comisión nombrada por la Marina, las máquinas del *Alfonso XIII* se entregaron en el Arsenal del

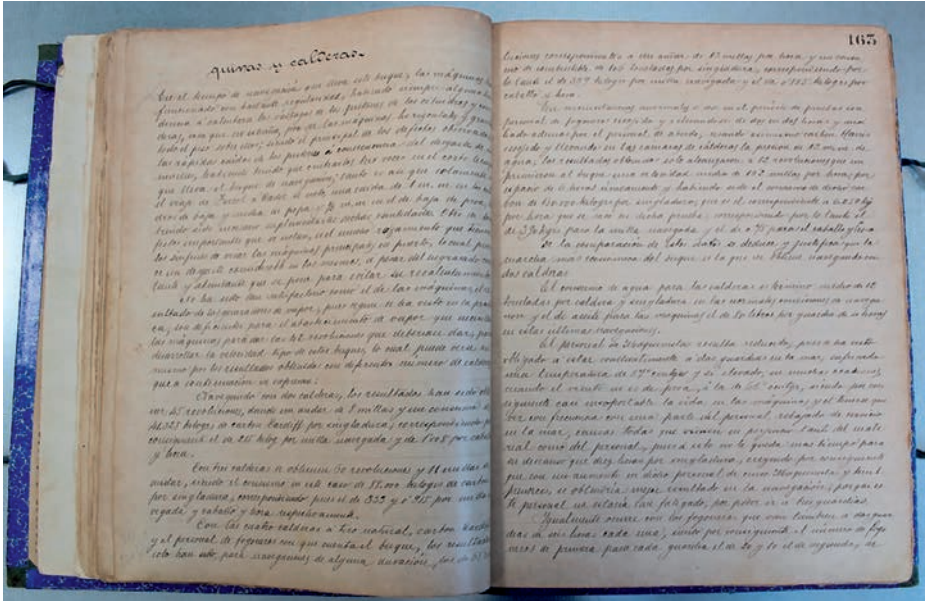
Ferrol el día 26 de mayo de 1890, y las del *Lepanto* en Cartagena el día 10 de noviembre de 1890, de manera que La Maquinista cumplió con todos sus compromisos de bondad y tiempo de ejecución contraídos con el Gobierno» (*El Mundo Naval Ilustrado*, 15 de septiembre de 1899).

El 17 de mayo de 1890, fueron trasladadas las calderas del *Alfonso XIII* desde la MTM hasta el Puerto de Barcelona —eran las mayores fabricadas hasta entonces en España—, para embarcarlas en el vapor *Cifuentes* y en el *Lepanto*. Éstos efectuaron el tránsito a Cartagena el 6 de octubre de aquel año, siendo botados respectivamente el 21 de agosto de 1891 y el 3 de noviembre de 1893. Hay que subrayar que el *Alfonso XIII* permaneció tres años en el Arsenal de Ferrol sin armarse y, mientras tanto, se le montaron sus máquinas y calderas.

Finalmente, el 10 de abril de 1896, recién salido del dique, se efectuaron las primeras pruebas de mar, que consistieron en tres horas navegando entre 45 y 66 RPM. A estas últimas revoluciones, el buque debía alcanzar 14,4 nudos, y al correr la milla, solo se midieron 13,2. El cálculo de la potencia desarrollada fue de 7.396 CV con tiro natural, no alcanzándose los 7.800 previstos. El conjunto propulsor de este crucero no dio los resultados esperados ya que, a finales de 1896, estuvo en Barcelona y trabajaron en sus máquinas tanto obreros de la MTM como los ingleses de la asociada, sin que al parecer se pasase de 14 nudos.



Pruebas efectuadas el 26 de enero de 1899.
(Fuente: Del Castillo, Alberto y De la Vega, Antonio)



Informes de máquinas y calderas del crucero *Lepanto*. (Archivo Naval de Cartagena)

Las pruebas oficiales de máquinas del crucero *Lepanto* se celebraron en la bahía de Cádiz el 26 de enero de 1899, con un desplazamiento de 4.768 toneladas y un calado medio de 6,03 metros, 400 toneladas de carbón tipo Harris escogido y faltándole 77 toneladas de pesos altos de artillería, 4,3 toneladas de embarcaciones y 20 de agua dulce. Se zarpó a las 10:30 horas, amarrando en puerto a las 18:00, empleando este tiempo en navegar a un régimen constante de algo más de 80 RPM (de la Vega, 1986).

La máxima potencia producida se calculó a las 11:30 horas y fue de 8.780 CV distribuidos así: la máquina de proa, 1.104, 1.602 y 1.654, para un total de 4.360 CV; la máquina de popa, 1.296, 1.566 y 1.558, para un total de 4.420 CV. La velocidad media fue de 15,3 nudos. Otros datos de interés es que las calderas trabajaban a 10 kg/cm² y la temperatura en las cámaras de máquinas osciló entre 40 y 50 grados centígrados.

Hay que destacar que las máquinas eran servidas por cincuenta maquinistas, subalternos y fogoneros, tanto del buque como de la casa constructora, y que en las calderas y ventiladores había catorce maquinistas y cincuenta y siete fogoneros. Como se observa, esta dotación, tanto en número como en calidad, está algo alejada de la que en realidad tendría el crucero. Las hélices eran, en el momento de las pruebas, de 4,96 metros de diámetro con tres palas y un paso medio de 6,79 metros, diferentes en diámetro a las del *Reina Regente*.

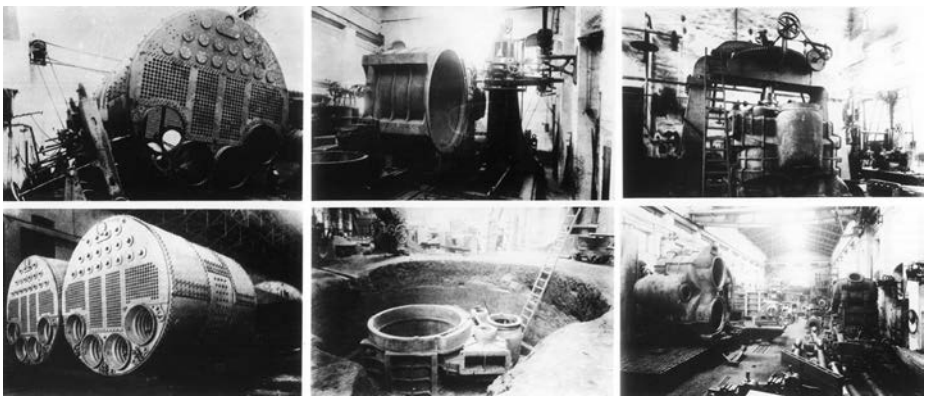
La construcción de las máquinas de los cruceros *Lepanto* y *Alfonso XIII* supuso un enorme desafío técnico e industrial para la época. La MTM lo afrontó con éxito, fabricando, en sus talleres de Barcelona, las máquinas de vapor más potentes hechas hasta entonces en España. Fue una muestra del alto nivel de la ingeniería y la industria española de la época.

«Aceptada por la Marina la proposición de la Sociedad La Maquinista Terrestre y Marítima, de Barcelona, que se comprometía á construir los dos juegos de máquinas para los dos cruceros, se formuló la correspondiente escritura pública ante el notario de Madrid D. Santiago Basanta Olano, con fecha 2 de abril de 1888» (*El Mundo Naval Ilustrado*, 15 de septiembre de 1899).

Conclusión

La MTM fue una empresa pionera que desempeñó un papel crucial en la industrialización de Cataluña y en la modernización de la Armada en la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX. A pesar de las dificultades derivadas de la escasez de materias primas y de la inestabilidad política y militar del país, supo aprovechar el talento de sus ingenieros y trabajadores para convertirse en un referente en la fabricación de motores marinos y maquinaria pesada.

La construcción de las máquinas de los cruceros *Lepanto* y *Alfonso XIII* supuso un enorme desafío técnico e industrial para la MTM, que fabricó, en sus talleres de Barcelona, las máquinas de vapor más potentes hechas hasta entonces en España, con características de vanguardia como calderas de acero, condensadores de superficie y hélices de bronce, demostrando el alto nivel de la ingeniería española de la época, y un gran logro que evidenció la capacidad



Fotografías del proceso de fabricación de los cruceros *Alfonso XIII* y *Lepanto*.
(Fuente: *La Ilustración hispano-americana*, Albert Campanera i Rovira)

de la industria nacional para afrontar proyectos de gran complejidad.

Su estrecha colaboración con la Armada, plasmada en hitos como las máquinas del *Emperador Carlos V* o del *España*, contribuyó a reducir la dependencia española de la tecnología extranjera y sentó las bases de una industria naval propia. Aunque la creación de la SECN supuso el fin de su hegemonía en el sector militar, la MTM siguió siendo una empresa emblemática y un símbolo del progreso hasta bien entrado el siglo XX.

Para la MTM supuso un enorme reto tecnológico diseñar y producir estas avanzadas máquinas de vapor. Requirió adaptar y ampliar sus instalaciones, formar a su personal en

las últimas tecnologías y establecer estrictos controles de calidad en materiales y procesos. Los ingenieros de la MTM tuvieron que realizar complejos cálculos y planos, dominar novedosas técnicas metalúrgicas y de mecanizado, fabricar calderas de alta presión y coordinar el montaje de cientos de piezas con precisión milimétrica. Todo un despliegue de capacidad industrial puntera para la época.

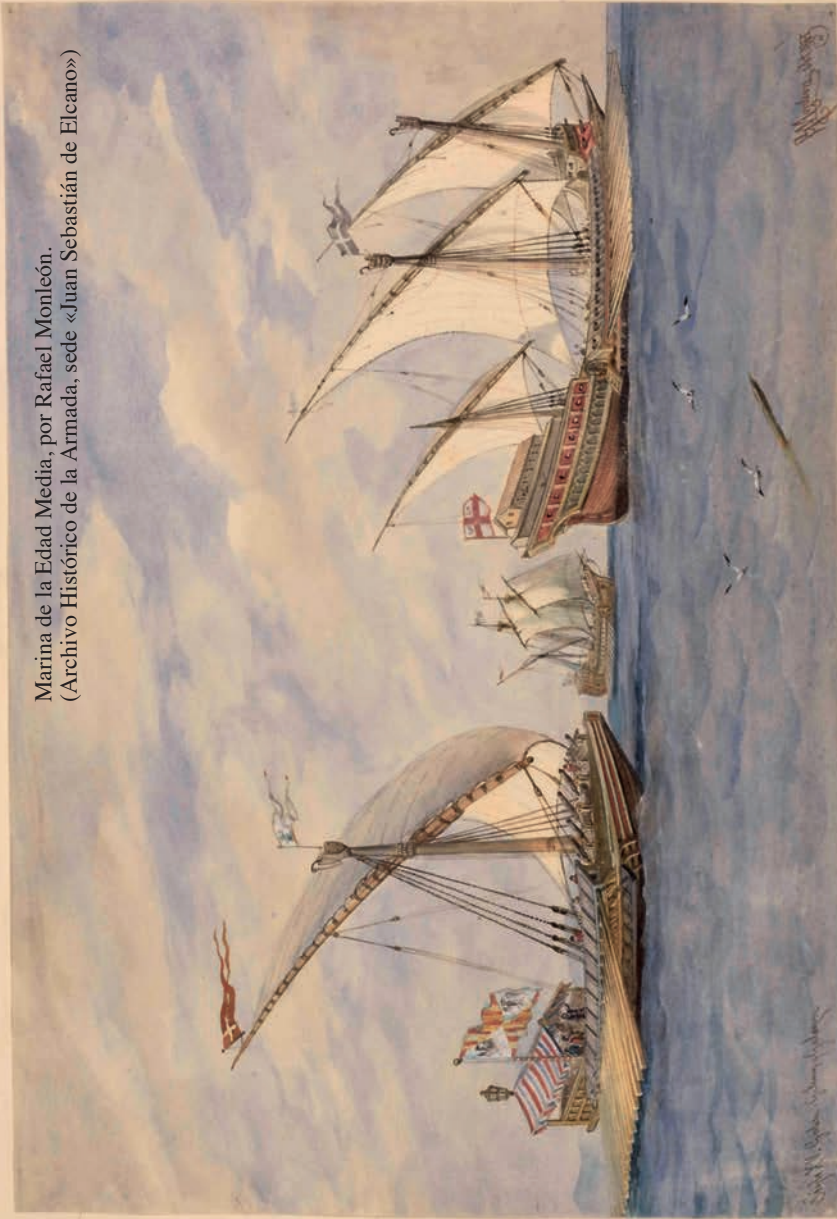


Fotografía de la puerta de acceso de la MTM.
(Fuente: *Metrópoli*)

BIBLIOGRAFÍA

- CAMPANERA I ROVIRA, Albert (2007): *La industria catalana y la marina española*. En «VI Jornadas sobre fortificaciones: Progreso y evolución de las armas, fortificaciones y buques de guerra, durante el siglo XIX». AFORCA.
- DE LA VEGA, Antonio (1986): *La Propulsión Mecánica en la Armada*. Madrid: Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares.
- DE MAZARREDO BEUTEL, Luis (1992): *Evolución de la propulsión naval mecánica*. Madrid: Fondo Editorial de Ingeniería Naval, Colegio Oficial de Ingenieros Navales.
- DEL CASTILLO, Alberto (1955): *La Maquinista Terrestre y Marítima, personaje histórico (1855-1955)*. Barcelona: Seix Barral.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R. (2009): *La Armada*. En M. Artola (coord.), *Historia militar de España. Tomo IV, Edad contemporánea. Vol. I. El siglo XIX* (pp. 183-220). Ministerio de Defensa.

Marina de la Edad Media, por Rafael Monleón.
 (Archivo Histórico de la Armada, sede «Juan Sebastián de Elcano»)



«Galera»
 «Lugar más pequeño al tiempo de la guerra con el Reino de Granada»



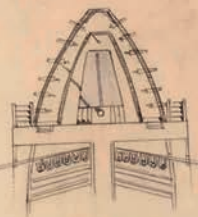
«Poco de galera»
 «por el viento»



«Sistema del castillo de popa»
 «para la traza de la»
 «nave de vela por vela»



«Cada vez que se sale a la mar»
 «Galera de gran desarrollo de guerra, utilizada»
 «por los portugueses y por los franceses para atacar a los»
 «turcos de la costa del norte»



«Galera de vela» del siglo XVI.

«Para de la parte»
 «de popa se sale de»
 «la vela por vela»

Galeras de vela
MARINA DE LA EDAD MEDIA
 Y
SIGLO XV.
 FRANCISCO BELVÍ

«Galera de vela»
 «del siglo XVI»
 «por el viento de la parte»
 «de popa»

RELACIÓN DE LA ARMADA CON BARCELONA

José Jorge BONET ALBALAT



Introducción



O pretendo con este artículo hacer un tratado de historia sobre la relación de Barcelona con la Armada, sino solamente poner de manifiesto, aunque hoy en día no lo parezca, la gran relación que ha tenido Barcelona con el mundo naval, entendiéndolo por ello su marina militar, o marina de guerra, como antes se denominaba. Por tanto, no seguiré un rigor histórico y no lo cargaré con muchos datos y fechas.

Resumir la conexión de la Armada con Barcelona, y en concreto con su puerto, es una empresa difícil, pues es un vínculo que se establece antes de que ambas fueran lo que actualmente son. El nacimiento de la ciudad se pierde en la noche de los tiempos; de la Armada sabemos que se creó allá por 1248, aunque aquélla, la

Marina de Aragón, jugaba en otra liga.

Otro tema será discernir entre marina de guerra y marina mercante, puesto que hasta el siglo XIX es difícil diferenciar los barcos que pertenecían a una u otra, ya que servían a ambos fines.

La Antigüedad

Las galeras y naves romanas ya recalaban en la antigua Barcino y se refugiaban en una laguna al sur del monte Táber, aunque no se conoce que existiera infraestructura portuaria.

Allá por el 1300, Pere el Gran crea las Drassanes Reials, bajo los auspicios de la Corona de Aragón, donde se construirán y repararán los barcos, tanto para el comercio como para la guerra.

En 1477, bajo el reinado de Juan II de Aragón, Maians, un islote de arena que sobresalía del mar, fue absorbido por la ciudad para crear el primer puerto de Barcelona, construyéndose una estructura que cierra la playa por el norte, se extiende en forma curvada hacia el este y gira al sur, con lo que se resguarda la playa de los embates del mar y los barcos no sufren cuando están fondeados o varados. El puerto, con toda su grandiosidad actual, continúa manteniendo esa forma.

La Corona de Aragón buscará su expansión por el Mediterráneo, empresa que será tanto de conquista como comercial. Esa ambición mediterránea necesitará de barcos y de una estructura para construirlos y mantenerlos, que se levantará en la Ciudad Condal y se dotará de toda la industria auxiliar necesaria.

Las Drassanes, en sus diferentes ubicaciones y hasta su definitivo cierre en 1746, convirtieron a Barcelona en la base de una de las fuerzas navales más importantes del Mediterráneo, que le reportaría grandes éxitos a la Corona de Aragón y posteriormente a la Monarquía Hispánica. Hay que recordar que la galera *Real*, buque insignia de Juan de Austria, salió de estas Atarazanas, así como varias de las que vencieron en Lepanto.

En esta época, Barcelona también será escenario de batallas navales en que las fuerzas que la defienden se enfrentarán a escuadras que pretenden arrasar o conquistar la ciudad por mar.

En 1438 el rey Alfonso V el Magnánimo da licencia para construir diques con el privilegio de decidir y gestionar los derechos de anclaje para la conservación de la estructura. En el 1474 se celebra una ceremonia con motivo del inicio de las obras, que se verán seriamente entorpecidas por la fuerza del viento de levante. Hasta 1696 no se puede hablar de que Barcelona tuviera un puerto. Los trabajos se desarrollaron en lo que sería después el barrio mariner de La Barceloneta y fueron los inicios del puerto artificial construido con terrenos ganados al mar. Los avances en los siguientes siglos fueron lentos y trabajosos, pues la arena seguía provocando problemas. Pero en 1772 el dique ya se extendía hasta el actual muelle de Pescadors, donde se ubicó el primer faro, hoy Torre del Rellotge.

Las galeras serán las estrellas de la navegación mediterránea hasta mediados del siglo XVIII, pero la mejora en el dominio de la vela y el cañón marcarán su declive en favor de fragatas, navíos, etc. Las galeras eran tanto buques de guerra como mercantes, igual que los galeones, mercantes bien armados para su defensa, y los mismos oficiales y marineros tampoco distinguían lo guerrero de lo mercantil.

Tras la guerra de sucesión, Barcelona quedará bastante deteriorada, y sus Atarazanas, pensadas para galeras, obsoletas. Así que cuando Patiño y Gaztañeta deciden disponer de un astillero para construir navíos en la costa catalana, piensan en Sant Feliu de Guíxols. Su función sería diversificar la construcción naval que dependía de los arsenales del Cantábrico, muy expuestos a los ataques británicos. De aquí saldrán tres grandes barcos, aunque una vez botados al agua

se llevarán a Barcelona para su armado, pues está más equipada de industria y de defensas.

Con la instauración de la monarquía borbónica, se crea la Capitanía General de Cataluña, con un oficial que informaba al capitán general del movimiento de buques en el puerto; éstos son los primeros indicios de la institución que acabará convirtiéndose en la Capitanía de Puerto. Todas estas infraestructuras y el movimiento de buques, personas, mercancías etc., requerirán una organización y harán necesaria la dirección y supervisión por parte de las autoridades, lo que dará nacimiento a la Capitanía Marítima.

Será allá por 1770 cuando se decide dar más solidez a esa estructura que daba resguardo a la dársena de Barcelona, construyéndose un dique que se extendía más hacia el sur para ampliar la zona de abrigo, y en su punta un faro,



Torre del Reloj. (Fuente: www.wikipedia.org)

que será el primero de Barcelona —todavía existe, la Torre del Rellotge, aunque ya sin los cometidos de faro—. En dicho dique también se crean otras infraestructuras, entre ellas la primera Capitanía de Puerto ya mencionada, lo que hoy llamamos Comandancia de Marina o Comandancia Naval.

La industrialización

La industrialización, la necesidad de carbón y el aumento del tráfico de mercancías llevarán a la necesidad no sólo de disponer de una estructura que dé refugio a los barcos, sino que se hacen imprescindibles infraestructuras para su amarre al muelle y para su carga y descarga, además de instalaciones para almacenar y distribuir las mercancías.

La Capitanía Marítima, institución militar, se encargará tanto de los buques de guerra como de los demás, incluidos los pesqueros —de momento los de recreo aún no han entrado en juego—, y es en esta época cuando los barcos

empezarán a diferenciarse según su función militar o civil. Pero además nacerá la Junta de Obras del Puerto, que se ocupará de la infraestructura portuaria, del gremio de mareantes, de los prácticos, amarradores, estibadores, etc. Todos ellos, aunque con diferentes nombres y organización, siguen perdurando hoy en día.

A partir de esta época, se empiezan a tener indicios claros de la presencia de unidades de la Armada en el puerto de Barcelona, ya sea en largas permanencias como puerto base o haciendo presencias esporádicas. También eran habituales las visitas de buques de guerra extranjeros, ocasiones en las que se nombraba a un navío español como anfitrión, lo que nos indica que la presencia de la marina de guerra era continua y notable, aunque no dispusiera de astilleros o instalaciones.

Con la apertura del canal de Suez en 1869, el puerto de Barcelona se convertirá en el enclave principal de conexión con Filipinas, en todos sus aspectos y también en el militar; aunque la Armada en aquellos tiempos no tenía instalaciones en la ciudad, sí se registraban importantes contingentes del Ejército de Tierra. De su puerto partirían numerosos destacamentos para luchar en los conflictos de Filipinas, así como pertrechos y suministros. Tras el triste final de la guerra con los Estados Unidos y la pérdida de las colonias, serían muchas las tropas que regresaron a la patria por el puerto de Barcelona.

En este mismo año también se crea la Junta de Obras del Puerto; pero las noticias de la primera Capitanía Marítima se remontan a 1772, cuyos servicios fueron instalados en la Torre de la Linterna, en el posteriormente construido muelle del Rebaix en 1762. Dicho torreón aún permanece en la zona de la Cofradía de Pescadores, y actualmente se le llama la Torre del Rellotge, pues en 1903, al dejar de ser útil como faro, se le instaló un reloj con cuatro grandes esferas en cada uno de sus lados que aún sigue cumpliendo esta función. Y en este lugar permanecerá más de 125 años. Para cuando cambie de ubicación en 1897, el mundo se habrá transformado muchísimo.

La Exposición Universal de 1888

Este acontecimiento marcará el inicio de la grandiosidad de Barcelona como ciudad y también como puerto; éste será visitado por gran número de escuadras extranjeras, que vendrán a lucir el poder de sus naciones. A tal efecto, aparecerán las golondrinas, gran icono del puerto, y se erigirá la estatua de Colón en plaza del Portal de la Pau, que se convertirá en el gran referente de la ciudad y de su puerto. También se abrirá un nuevo frente marítimo con la creación del paseo de Colón y el Moll de la Fusta.

Para el evento se desplazaron a Barcelona las cinco escuadras más poderosas de Europa (Austria, Francia, Reino Unido e Italia), además de la anfitriona, y también se contó con representación naval de Alemania, Estados Unidos, Holanda, Portugal y Rusia.

Cabe destacar que el puerto de Barcelona en 1888 era tan sólo una sombra de lo que es actualmente; no existían el muelle de España ni el de Contradique, aunque ya se había construido parte del de los Pescadores y del de Barcelona; con el muelle de Capitanía, hoy desaparecido, y el dique del Este (actual muelle Adosado) se cerraba el puerto, con su contrapuesto dique del Oeste, situado a las faldas de la montaña de Montjuic. Por tanto, los buques de las escuadras tuvieron que fondear donde pudieron y los más grandes debieron hacerlo en el exterior del puerto.

El siglo xx

En esta centuria se consolidará el puerto de Barcelona como uno de los más importantes de España y del Mediterráneo. La industria se convertirá en el gran motor de la ciudad, con fábricas de todo tipo, muchas de gran relevancia para la nueva Armada que resurgirá tras el desastre del 98. Instalaciones como los astilleros Vulcano y La Maquinista Terrestre y Marítima harán que la Armada establezca estrechos contactos con Barcelona, y no sólo porque sus barcos estén presentes en el puerto, cosa que se convertirá en habitual, sino por la relación con su tejido industrial, tal como iremos viendo.

La Maquinista Terrestre y Marítima fue fundada en Barcelona en 1855, ubicada en el barrio marinero de La Barceloneta. De ella saldrán numerosas máquinas que impulsarán las unidades de la Armada, además de locomotoras de ferrocarril y todo tipo de maquinaria pesada, siendo durante muchos años un referente tanto para la ciudad como para la Armada. También era pionera en muchos aspectos, ya que fue de las primeras industrias en estar electrificada, toda una innovación para aquella época. Tal era la importancia que le dio la Armada a esta instalación que algún cronista llegó a decir que se pensaba ubicar un arsenal militar en la Ciudad Condal (un arsenal es donde se mantienen y reparan los buques, incluso en algunos se construyen, a diferencia de una base naval, donde únicamente se abastecen y estacionan), aunque creo que nunca llegó a considerarse de manera seria, puesto que el puerto no ofrece las mejores características y todo debería construirse ganando terreno al mar, con las dificultades que ello implica y más en aquella época de principios del siglo xx. Pero, aunque fuera un sueño, es parte de la relación de la Armada con Barcelona, base e hilo conductor de este relato.

Otra instalación industrial emblemática del puerto de Barcelona y de gran importancia para la Armada serán los Talleres Nuevo Vulcano, astilleros nacidos con el nombre de Compañía Catalana de Vapores en 1826 que, aún sin llamarse Vulcano, se establecieron en la concesión otorgada por el capitán general de Cataluña en el muelle de Levante en 1834; parte de las instalaciones aún se conservan y continúan con la actividad de reparación de buques, hoy en día principalmente grandes yates de lujo.

En el año 1846 realizó su primer encargo para la Armada, llegando en épocas posteriores a trabajar exclusivamente para el Ministerio de Marina. En 1924, sufrió un gran incendio, que fue sofocado con la ayuda de la dotación del crucero *Río de la Plata*, unidad de la Armada muy vinculada a Barcelona, como iremos viendo. Otra muestra de esta estrecha relación fue que, ante la proliferación del vapor como propulsión de los buques, se impuso la necesidad de formar oficiales especializados en este nuevo procedimiento; en esa época, las máquinas estaban dirigidas por ingleses y la Armada pensó en instalar la Escuela de Maquinistas en el Astillero Nuevo Vulcano, aunque finalmente se escogió Ferrol para su ubicación.

Con la creación del Arma Submarina, se optó por los astilleros Vulcano para el mantenimiento de sus unidades con base en Cartagena, con lo que las visitas al puerto de Barcelona de los submarinos fueron muy frecuentes.

En 1921 la Armada decide transformar un viejo carguero en Estación Transportable de Aeronáutica Naval, que pasará a denominarse *Dédalo*, para lo cual el elegido será de nuevo Vulcano.

Esto nos lleva a tratar otra de las grandes relaciones de Barcelona con la Armada que trascenderá más allá de su puerto. La Aeronáutica Naval fue creada en 1917, aún en los albores de la aviación, y al igual que ocurrió con la de Máquinas, la Armada volvió a pensar en Barcelona por su gran tejido industrial para instalar la Escuela de Aeronáutica. Los requisitos iniciales eran que debía ser una ciudad con puerto, con talleres especializados en motores de aviación y con espacio para ubicar un aeródromo y una fábrica de aviones. El capitán de corbeta Pedro Cardona será el encargado de crear la escuela y elegirá Barcelona para su ubicación.

De esta manera, la relación con la ciudad ya quedaba establecida por tierra, mar y aire.

Las comandancias de marina

Vimos que en 1770 se instituía la primera Capitanía de Puerto, que también podríamos llamar Comandancia de Marina. Ya hemos comentado que hasta el siglo XX fue difícil distinguir lo militar de lo mercante en el mundo marítimo. Administrativamente, esto persistirá por más tiempo, puesto que hasta 1992 en que se crean las capitanías marítimas para los temas civiles y las comandancias de marina pasan a denominarse comandancias navales, con funciones específicamente militares, no se verán diferenciadas. Esta Capitanía inicial tuvo su ubicación en lo que hoy es la Torre del Reloj, que sirvió de faro durante casi 125 años.

Con el crecimiento del puerto en el siglo XIX, el faro pierde su utilidad, y los espacios donde se ubica la Capitanía se hacen necesarios para muelles, con lo que se derriban edificios y estructuras, salvo la Torre del Reloj, que aún permanece con la función de dar la hora.



Capitanía del puerto de Barcelona. (Foto: www.museodelprado.es)

En 1904 se abandonan las instalaciones sin disponer de una ubicación determinada. Primeramente las actividades se desarrollarán en un piso alquilado en el paseo de Colón, que es el nuevo frente marítimo de la ciudad, esquina a la calle del Parque, justo detrás del parque de Ingenieros, que se encontraba en el mismo lugar que hoy en día ocupa el edificio del Gobierno Militar.

El cruce del muelle de Barcelona con el de Sant Bertran fue el espacio elegido para el basto edificio destinado a albergar todos servicios públicos relacionados con lo marítimo. La construcción se demoró hasta 1925 y su vida fue efímera, puesto que por los daños sufridos durante la contienda civil tuvo que ser demolido al final de la misma. Los negociados de la Comandancia de Marina se trasladaron al edificio de la Compañía Trasmediterránea y posteriormente al número 4 de la Vía Layetana donde, debido al aumento de sus responsabilidades y competencias, se elevó su rango a Sector Naval de Cataluña, con un almirante al mando y jurisdicción en toda la costa catalana. Esto requería inexcusablemente un nuevo inmueble que fuese digno de Barcelona.

Tras estudiar diversas localizaciones, se eligió un solar al final de La Rambla, junto a las Reales Atarazanas, inaugurado en abril de 1956, y que es donde la Armada ostenta su representación en la Ciudad Condal, ahora con la denominación de Comandancia Naval de Barcelona y con cometidos estrictamente militares desde que se aplicó la nueva legislación en 1992, por la que las funciones civiles fueron transferidas a las capitanías marítimas.

Los barcos de Barcelona

Desde finales del siglo XVIII se podía leer en las crónicas de los periódicos locales la casi continua presencia de unidades de la Armada en el puerto de Barcelona, ya fuera con motivo de algún acontecimiento o como anfitriones de los buques de guerra de otras naciones que recalaban en la ciudad, cosa por cierto muy habitual. Éstos, destinados a pasar su vida navegando por los distintos mares, siempre tienen un puerto base, que es su lugar de referencia, especialmente porque en él suelen residir las familias de las dotaciones y es donde permanece el buque cuando no está operando en el mar. En la Armada estas bases son normalmente arsenales militares o bases navales, aunque pueden ser destacados en otros puertos si se considera necesario.

Barcelona, como puerto importante de la costa mediterránea española, tenía una presencia continua de buques de la Armada, ya que en aquellos tiempos tenía todas las competencias en el mar: guardacostas, vigilancia del contrabando, salvamento, guardapescas, etcétera. Entre los primeros barcos que las crónicas recogen como basados o destacados en Barcelona figuran: el *Tornado*, una corbeta que, atracada en el muelle del Portal de la Pau, terminó sus días como asilo naval; los cañoneros *Temerario*, *Cocodrilo* y *Marqués de la Victoria* entre 1901 y 1914; el crucero *Río de la Plata* y el contratorpedero *Audaz* fueron adscritos a la Escuela de Aeronáutica Naval, en el muelle de Contradique, junto con el portahidroaviones *Dédalo*. Aunque el que más huella dejó fue el minador *Eolo*, que en funciones de buque de patrulla permaneció en su puerto desde 1947 hasta 1956. En aquella época, la marinería que dotaba los buques era personal que realizaba el servicio militar obligatorio. Unos cuantos de estos marineros que el *Eolo* había unido en camaradería decidieron el día de su licenciamiento que esa amistad debía perdurar y que habían de reunirse al año siguiente, sucediéndose muchos más encuentros, a los que se fueron uniendo compañeros de otros reemplazos, muchas veces acompañados por sus esposas.

Con el paso del tiempo, el *Eolo* dejó este puerto, pero el grupo de exmarineros se consolidó y mantuvo un estrecho contacto con el Sector Naval de Barcelona. A sus cenas solían acudir mandos del mismo. En una de ellas surgió la petición de poder jurar Bandera, puesto que los reemplazos de marinería de la época de los 40 y 50 no hacían el juramento a la enseña nacional. El almirante aceptó el reto y lo materializó en la primera Jura de Bandera de personal civil. En 1982, en el mítico Moll de la Fusta, con una nutrida presencia de autoridades, buques de la Armada y unidades de Infantería de Marina, tuvo lugar la ceremonia a bordo del *Velasco*, en la que juraron casi 300 «eolos». Los «exmarineros del minador *Eolo*», como así se hicieron llamar, constituyeron un lazo extraordinario de unión de la Armada con Barcelona y con otros puntos de la nación, puesto que al hacerse mayores y estar jubilados visitaron todas las zonas marítimas de la Armada y sus arsenales, siendo recibidos por sus respectivos almirantes. Pero el paso inexorable del tiempo también marcó el fin de los «eolos», puesto



Destructor antisubmarino *Audaz*. (Foto: Armada)

que poco a poco fueron siendo menos por los naturales fallecimientos, hasta que en 2020 desapareció el último miembro de su junta directiva, el exmarinero Pedro Cánovas Aparicio.

Pero la extinción de la asociación no fue el fin de su memoria, ya que habían instituido una ceremonia consistente en lanzar una corona al mar desde un buque de la Armada en recuerdo de todos los marinos fallecidos, que anualmente continúa celebrándose de la mano del Tercio de Veteranos de Infantería de Marina (TERVET), herederos de su legado y memoria.

El relevo del *Eolo* en las aguas de Barcelona fue el *Javier Quiroga*, y a partir de finales de los sesenta y hasta 1979 serían dragaminas los que pintarían de gris el Moll de la Fusta en labores de patrulla en el Sector Naval de Cataluña: el *Llobregat*, el *Eo* y el *Navia* se repartieron largos períodos de servicio en aguas catalanas.

Con el incendio del *Llobregat* en abril de 1979, finalizó el servicio de los dragaminas en Barcelona y, tras un período sin barcos, en 1982 el nuevo y flamante patrullero *Espalmador* sería el encargado de la presencia naval en la capital catalana, donde desarrollará toda su vida operativa, hasta 2010, en que finalizará la presencia continua de buques en Barcelona —a día de hoy, sin visos de continuidad—. En los últimos años se le unió su gemelo *Alcanada*.

Las banderas de combate

La bandera de combate es una enseña nacional que se entrega al buque en los primeros meses de vida operativa; lleva el nombre del barco bordado alrededor del escudo nacional y es entregada por una institución, con el amadrinamiento de una señora relacionada con la misma, siendo custodiada en un lugar preferente del buque y que sólo será izada en momentos trascendentales de la unidad, como, por ejemplo, al entrar en combate.

Esta tradición nace en España gracias al empeño del capitán de fragata Ramón Auñón tras la experiencia vivida en la boda del príncipe real de Portugal a bordo del acorazado *Italia*. Dicho empeño dio sus frutos cuando la reina regente María Cristina de Habsburgo se ofreció a bordar la bandera de combate del crucero *Reina Regente*. Ella misma fue la madrina en la ceremonia de entrega, que se celebró en el puerto de Barcelona en junio de 1888. Tras esta primera, han sido diez los buques de la Armada que han recibido su bandera de combate en aguas de Barcelona: el crucero *Cataluña*, el dragaminas *Llobregat*, el portahelicópteros *Dédalo*, el submarino *Narciso Monturiol*, la fragata *Cataluña*, el submarino *Galerna*, el portaviones *Príncipe de Asturias*, el patrullero *Medas*, el buque de desembarco *Pizarro* y la fragata *Almirante Juan de Borbón*.

La Aeronáutica Naval

En puntos anteriores ya hemos hecho mención a la Aeronáutica Naval pero, dada la estrecha relación que en sus primeros años de vida tuvo con Barcelona, considero que merece un poco más de dedicación.

La Aeronáutica Naval nació con el nombre de Aviación Naval, y su cambio de denominación se produjo para poder dar cabida a la especialidad de Aerostación, que incluía globos y dirigibles. En 1920 se estableció la Escuela de Aeronáutica Naval en Barcelona, en dos ubicaciones distintas; en el muelle del contradique se encontraban las instalaciones para el mantenimiento y manejo de los hidroaviones y, amarrados en dicho muelle, estaban los buques y embarcaciones asignados a la misma. Ya nos referimos al crucero *Río de la Plata* y, desde la finalización de su modificación, el portahidros *Dédalo* también atracaba de popa en dicho muelle. La otra parte se encontraba en lo que hoy en día es el aeropuerto internacional de El Prat, para lo cual se compraron el aeródromo del Campo de la Volatería y la finca colindante, llamada de las Monjas, donde estaban los hangares para aviones y dirigibles, además de talleres para el mantenimiento y demás servicios, y que contaba con una pista para el despegue y aterrizaje. Hasta su cierre, este espacio fue conocido como «el campo de los marinos».

Uno de los motivos de la elección de Barcelona para basar la nueva arma fue, como ya dijimos, por las empresas que formaban su tejido industrial; una

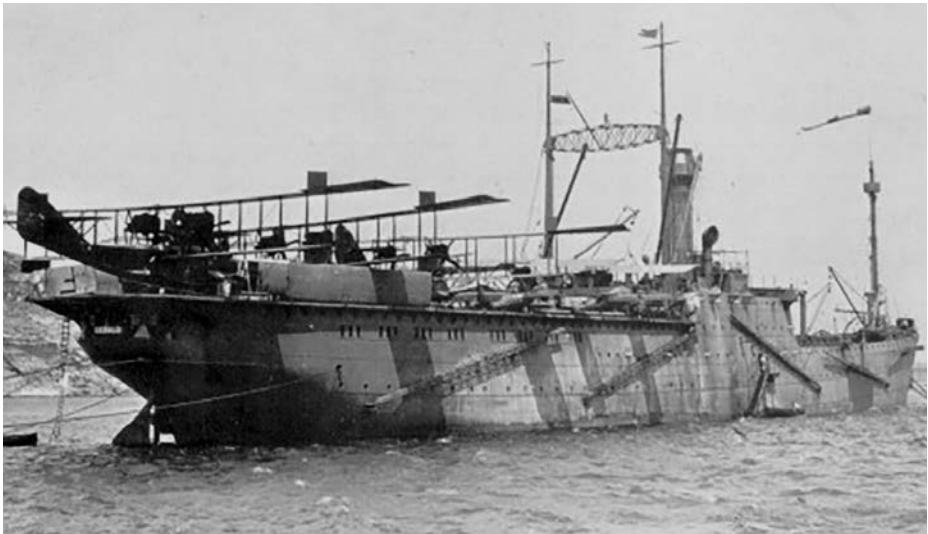
de éstas, Pujol, Comabella y Compañía, poseía un aeroclub en la zona llamada Casa Antúnez, y estaba interesada en la fabricación de aviones. Gracias a su fusión con Talleres Hereter S. A., que fabricaba automóviles, inició la construcción de aviones. El 17 de septiembre de 1921 se entregó a la Aeronáutica Naval el primer hidroavión realizado en España, un *Savoia-13* salido de los Talleres Hereter, con motor Hispano-Suiza. A estas empresas de fabricación de motores y de ensamblaje de aviones se unieron otras de la incipiente industria aeronáutica, que proporcionaron a la Armada la posibilidad de formar a su personal.

El capitán de corbeta Pedro María Cardona fue nombrado primer director y encargado de seleccionar los nuevos hidroaviones con los que se dotaría a la Aeronáutica Naval española. Él sería el gran impulsor del arma y el que más apostó por Barcelona.

En 1921 se incorporaría a la Armada el *Dédalo* con el fin de dotar a la escuadra de una unidad con plena capacidad para transportar y dar apoyo logístico a los hidroaviones de la Aeronáutica Naval en las zonas de operaciones. Era lo que necesitaba la Armada para poder proyectar la fuerza allí donde fuera necesario.

Esos primeros años de aprendizaje fueron duros y se cobraron muchas vidas en accidentes, como refleja la siguiente crónica:

«Serían sobre las 9'15 de la mañana, cuando del hangar del contradique de la Escuela de Aeronáutica Naval salió el hidroavión *M.18-B* con motor Hispano-Suiza de 300 caballos, tripulado por el teniente coronel de artillería de



Portahidros *Dédalo*. (Foto: Armada)

la armada don Hilario Mamos y el marinero mecánico Miguel García de la Casa, de 22 años.

Apenas hacía un cuarto de hora que el hidroavión volaba, cuando se notó que algo anormal ocurría en él. Repentinamente se vio que el aparato se inclinaba hacia delante, que los extremos de sus alas se doblaban, que una de éstas se desprendió y que el avión se desplomaba barrenando y caía en medio de la calle de Almogávares frente a la casa número 41. Pocas semanas antes otro avión había caído en la calle Escudellers, lo que motivo al alcalde a solicitar la prohibición de vuelos sobre la ciudad.»

Otros muchos accidentes acaecieron en el mar, y aún se recuerdan aquellos funerales con enorme asistencia de ciudadanos de Barcelona, pues era muy estrecha la relación de la Aeronáutica Naval con la ciudad. Gran número de aquellos fallecidos reposan en el cementerio de Montjuïc. En la misma montaña, cerca del Mirador del Alcalde, se encuentra el monumento a Durán, aviador naval también desaparecido en accidente, y recientemente en la Comandancia Naval de Barcelona se inauguró una placa que rememora todas aquellas muertes.

Pero a pesar de estas pérdidas, muchas promociones de pilotos, navegantes, mecánicos y personal especializado en el mantenimiento de los aparatos salieron de esta escuela y demostraron su capacidad en diversas acciones de combate. El año 1939 marcará el final de la Aeronáutica Naval y por tanto de su estancia en Barcelona.

La Semana Naval de 1966

A principios del verano de 1966 se desarrolló la Semana Naval de Barcelona. Durante unos días, una nutrida representación de la escuadra estuvo amarrada en el puerto de la Ciudad Condal y sus principales vías y plazas se vieron salpicadas por el blanco impoluto de los uniformes de los marinos.

En el transcurso de aquella efeméride se llevaron a cabo diversos actos: se pudieron visitar los buques más emblemáticos de la época; la Infantería de Marina realizó un espectacular desembarco anfibio al más puro estilo de la Segunda Guerra Mundial. Como colofón a aquellas memorables jornadas, en la avenida Reina María Cristina, en Montjuïc, en el incomparable marco que fuera sede de la Exposición Internacional de 1929, se llevó a cabo la entrega de despachos de la promoción que se graduaba aquel año, que se denominó Promoción Barcelona.

Junto al buque insignia *Canarias*, llegaron a Barcelona los submarinos *Almirante García de los Reyes*, *S-21* y *S-22*; las corbetas *Diana*, *Nautilus*, *Princesa* y *Atrevida*; el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*; los transportes de ataque *Aragón* y *Castilla*; los destructores *Almirante Miranda*, *Alcalá Galiano*,



Crucero Canarias. (Foto: Armada)

Almirante Ferrándiz, Almirante Valdés y Jorge Juan; los dragaminas Eo, Navia, Eume, Ebro, Genil, Llobregat y Ulla; las fragatas rápidas Rayo y Meteoro; los minadores Marte y Neptuno; el petrolero Teide; los buques de desembarco LSM-2 y LSM-3; las barcasas de desembarco BDK-3 y BDK-4, y los submarinos de asalto Foca y Tiburón.

El bautismo de mar

Desde su primera edición en 1963, la Armada ha estado estrechamente vinculada al Salón Náutico Internacional de Barcelona y, además de dar apoyo institucional, siempre está presente con un stand y con unidades en puerto, aportando vistosidad al evento. Aprovechando la estancia de estos barcos en la ciudad, a un grupo de entusiastas capitanes de yate se les ocurrió solicitar a la Armada que realizara un pequeño periplo a bordo de sus buques con niñas y niños, con el propósito de que conocieran el mar y fomentar su deseo de navegar. Así nacieron los bautismos de mar y con ellos la Operación BAUMAR, que desde ese año y casi sin interrupción en todos los salones náuticos se continúa con esa bonita tradición, por la que ya han pasado más de 150.000 escolares, no sólo de Barcelona y sus alrededores, puesto que hubo épocas en que llegaban en tren desde Zaragoza y Madrid para pasar un día marinero; otra notable integración de Barcelona con la Armada.

A modo de conclusión

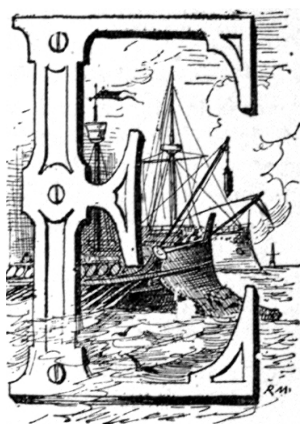
Tal y como expresamos al principio, hemos intentado repasar la relación de la Armada como institución y de Barcelona como ciudad y puerto sin demasiado rigor histórico y procurando no sobrecargar el relato con datos y fechas, buscando sólo recordar de modo ameno los grandes acontecimientos que les han unido y seguirán uniendo.

Prueba de que este vínculo sigue vigente, y aunque la presencia naval en Barcelona en la actualidad se limita a su Comandancia, con los pocos marinos que la dotan y la esporádica pero intensa asistencia de unidades de la Armada que visitan el puerto y con ello la ciudad, la Armada mantiene un gran nexo con la Ciudad Condal; prueba de ello es que desde su reciente creación en 2020, la Jornada Histórica de la Armada ha tenido su acto central en Barcelona en dos ocasiones: la primera ya en 2021, conmemorando la batalla de Lepanto, y en 2024 recordando a la Marina de Aragón.



EL SALÓN NÁUTICO DE BARCELONA

Luis CONDE MOLLER
Presidente del Comité Organizador
del Salón Náutico Internacional de Barcelona



N 1963 vio la luz, en el palacio 1 del recinto de Montjuïc de Fira de Barcelona, la primera edición del Salón Náutico de Barcelona cuando un grupo de pioneros, personalidades vinculadas al deporte y la industria náutica liderados por Juan Antonio Samaranch decidieron poner en marcha un evento ferial dedicado al mundo de la náutica. El Salón Náutico nació en unas condiciones complicadas, tan complicadas que su *leitmotiv* fue «Crear afición es crear industria y potenciar el sector», conscientes todos ellos de la necesidad de unir las fuerzas de los amantes del mar y de los pocos profesionales del sector en ese momento.

Con mucho trabajo y pasión, los organizadores del Salón Náutico posibilitaron que no sólo fuera una feria sino también una plataforma de divulgación y reivindicación de una práctica deportiva y de un sector industrial casi minoritario con pocas empresas, puertos deportivos, puntos de suministro de combustible, entre otras carencias.

Pero el esfuerzo de estos amantes del mar tuvo su recompensa cuatro años más tarde cuando en 1967 se produjo el despegue del sector gracias a unas mejores condiciones socioeconómicas y políticas en España. Se inauguraban más puertos, se construían más embarcaciones y se veían más barcos navegando por el mar y por las aguas interiores.

La implantación de los nuevos Planes de Desarrollo Económico y Social permitieron una mejora de la economía y propiciaron el llamado «desarrollismo», época en la que se empezaron a sentar las bases para la creación de una más amplia clase media con mayor capacidad de compra y consumo. Fueron años en los que la náutica deportiva se popularizó un poco más con campañas promocionales entre los más jóvenes y en los que la aparición de la clase *Optimist* en 1968 se reveló como crucial para este fin.



Cartel del IV Salón Náutico de Barcelona. (Foto: www.fondear.com)

Paralelamente, el sector realizó todo tipo de acciones para mostrar al Gobierno la importancia de reducir los obstáculos para potenciar una industria que podría aportar riqueza y crear empleo. En este escenario nace ADIN (Asociación D'empresaris D'Indústries Comerç I Serveis Nàutics), en 1969.

La evolución del salón en el período 1963-1969 pone de manifiesto la trayectoria ascendente de un sector como el náutico en España. Y es que se pasan de los 51 expositores de la primera edición a los 350 de 1969. En 1965, el salón alcanza la categoría de internacional.

En la década de los años 70, los esfuerzos del Salón Náutico pasan por hacer crecer el número de practicantes en los deportes de mar. Así, se inunda a España de vallas publicitarias con el mensaje «La náutica es un deporte popular» y se insertan anuncios en los principales diarios y revistas españoles.

A nivel deportivo, el Govern lanza «La Operación Optimist» con la que se subvenciona el 50 por 100 del precio de compra de este velero para que los jóvenes puedan navegar con él. Solo dos años después de su puesta en marcha, España se proclama campeona del mundo de esta clase en los Mundiales de Suecia.

La afición a la vela de los entonces príncipes de España y de sus hijos, en especial de Felipe, ayudan aún más a la popularización de este deporte. En los Juegos Olímpicos de Montreal en 1976, Toño Gorostegui consigue una medalla de plata en la *Clase 470* en una época en la que hacerse con una medalla era casi una heroicidad. Y es que en 1975 hay una flota de 27.000 unidades, lo que significa que en España hay una embarcación por cada 1.300 habitantes.

España vive un momento de cambio en todos los ámbitos. Y esto también se ve en el mundo de la náutica con una progresión en el sector que evoluciona

hacia una mayor profesionalización que permite, por ejemplo, que a partir del año 1977 se consiga la exención del impuesto de matriculación para embarcaciones menores de cuatro metros.

Además, en 1976, España ya cuenta con 131 puertos deportivos con 24.000 amarres. Y en 1978, la flota española alcanza ya las 45.000 embarcaciones, un barco por cada 900 habitantes, lejos todavía de las cifras de los países de nuestro entorno más cercano, pero denotando una clara tendencia al alza.

Precisamente en estos años, el Salón Náutico de Barcelona sigue creciendo, pasando de los 248 expositores de 1970 a los 614 de 1976. Dos años después, en 1978, rinde homenaje a Juan Antonio Samaranch, alma mater del salón y promotor del deporte español, quien cede la presidencia a Jacinto Ballesté, hombre de mar y de la vela que fue uno de los primeros españoles en participar en la regata Admiral's Cup.

La crisis económica española de 1977, que llevó al acuerdo de los Pactos de la Moncloa, y la del petróleo de 1979, tuvieron un especial impacto en el sector y en el Salón Náutico en un momento en el que se cifraron en 3.500 las empresas náuticas existentes y en 32.000 los puestos de trabajo generados. De hecho, en aquellos años, la presión fiscal era exorbitante con un impuesto de lujo del 22 por 100 para todas las embarcaciones de más de cuatro metros. Esto hizo que el Salón Náutico sufriera un pequeño bajón en 1979 en el que reunió 225 expositores.

Los años 80 son grandes años para la náutica y para el Salón Náutico al mismo ritmo de los cambios que se viven en España. De hecho, en 1980, llega a la presidencia del Salón Náutico Jorge Salvat, que se mantendrá hasta 1997 y



Salon Náutico en los años 70. (Foto: www.fondear.com)



XIX Salón Náutico. (Foto: www.fondear.com)

que es el promotor de la iniciativa *Baptisme de Mar*, que ha hecho posible que más 150.000 niños se hayan hecho en el mar a bordo de un barco de la Armada.

Además, la equiparación de España con el resto de países de su entorno permite su entrada en la entonces Comunidad Económica Europea en 1986 y hace posible la apertura a otros mercados. De esta forma, el Salón Náutico consigue una mayor internacionalización de su oferta. A nivel interno, se producen los primeros traspasos de competencias desde la Administración Central hacia las comunidades autónomas, que ya tienen potestad para aplicar sus propias políticas en materia náutica.

En esta década, concretamente en 1988, el Salón Náutico tuvo que hacer dos ediciones (enero/febrero y diciembre), para facilitar la transición hacia un anticipo de fechas respecto a la temporada, respondiendo así a una petición histórica de las empresas expositoras. De los 350 expositores del año 80 y de los 25.800 metros cuadrados de exposición se pasa a los 423 expositores y a los más de 42.400 metros cuadrados del año 1989, como consecuencia del aumento del número de empresas y de la eslora de las embarcaciones participantes.

En los años 80, también cabe destacar la aparición del windsurf como tendencia imparable entre los más jóvenes. Tanto es así, que el Salón Náutico le dedica todo un espacio en 1984.

Los años 90 representan la década prodigiosa de la náutica española y del Salón Náutico de Barcelona. La nominación de Barcelona en 1988 como sede de los Juegos Olímpicos de 1992 propicia la transformación de la ciudad y la apertura al mar de forma definitiva, convirtiéndola en un privilegiado destino turístico para los amantes de la náutica nacional e internacional con unas instalaciones de primer nivel. Este hecho tiene una gran incidencia tanto en el sector

como en el Salón Náutico y es que, además, a partir del año 1995, España inicia el mayor periodo de crecimiento económico desde el año 1978. Esto propicia la eclosión de los barcos de motor en detrimento de los de vela, fenómeno que tiene su impacto en el Salón Náutico ya que, para atraer barcos de mayor eslora, ocupa uno de los pantalanes del Port Vell.

Los Juegos Olímpicos de 1992 son un gran éxito para la vela española con cuatro medallas de oro y una de plata. La Copa del Rey, que se celebra en Palma de Mallorca, se convierte en un gran elemento promocional de la vela por la participación del rey Juan Carlos a bordo del *Bribón* de José Cusí, embarcación que es la gran protagonista de la prueba con una serie de victorias en las categorías IOR e IMS.

A nivel sectorial, los conceptos de sostenibilidad, ecología y respeto por el medio ambiente entran con gran fuerza en el mundo de la náutica durante estos años en los que también se vive el imparable avance de la electrónica con la irrupción del GPS y del plotter. Además, el buen comportamiento de la economía permite la aparición de nuevos astilleros con exitosas embarcaciones de pesca-paseo y chárter, aunque el sector que experimenta un mayor crecimiento es el del segmento de neumáticas y semirrígidas.

En cuanto al Salón Náutico, 1995 representa un hito histórico, ya que se decide llevar el certamen al mar, incorporando la Muestra Flotante que tres años antes habían iniciado algunos de sus expositores.

En 1998, es nombrado presidente del salón Enric Puig, un gran amante del mar y la vela que impulsa el certamen de Fira de Barcelona al nivel de otras citas náuticas europeas. El presidente Jorge Salvat es nombrado presidente emérito después de haber presidido el salón durante diecinueve ediciones. En esta década, el Salón Náutico alcanza los 550 expositores en 1999 con 46.000 metros cuadrados de superficie expositiva dejando atrás los 386 expositores de 1990.

La nueva década y el nuevo siglo viven en 2002 la entrada en vigor del euro y el traslado del Salón Náutico al nuevo recinto de la Gran Vía de Fira de Barcelona, considerado uno de los más modernos y polivalentes de Europa. En el Port Vell, se habilitan nuevos espacios para albergar el superyacht y, como consecuencia de una mayor preocupación por respetar el medio ambiente, empieza a utilizarse el concepto de sostenibilidad, que se convierte en uno de los motores de innovación del sector náutico. Así se crea el Espacio Innovación, que tiene como principal objetivo promover la investigación para mejorar la eficiencia energética de las embarcaciones y reducir las emisiones contaminantes, así como la obligatoriedad del tanque séptico a bordo para evitar el vertido al mar de aguas residuales.

Además, los años 2000 fueron años de grandes avances tecnológicos, con la electrónica y la informática como grandes protagonistas para facilitar las maniobras, navegación y control de los barcos como, por ejemplo, nuevos sistemas de propulsión o el milagroso «joystick». Eran buenos momentos para la



Port Vell. (Foto: www.google.es/maps)

economía en general y el sector en particular. Tanto que, en el año 2007, el Salón Náutico bate todos los récords llegando a los 686 expositores y acogiendo la primera edición de la Barcelona World Race. Sin embargo, en el año 2008 dos noticias impactan el Salón Náutico y el propio sector. La crisis financiera se convierte en un tsunami y el presidente del Salón Náutico desde 1998 muere de un infarto.

En 2009, accedo a la presidencia en un momento muy complicado por el contexto económico. Tanto es así que el Salón Náutico de Barcelona sufre las consecuencias de la crisis, pero es capaz de mantener el rumbo pese a las adversidades con 380 expositores.

En 2011, el Salón está de cumpleaños. Celebra su 50.º edición en un escenario especialmente difícil por las circunstancias económicas, pero demuestra su solvencia y fortaleza, reuniendo a 342 expositores en el recinto de Gran Vía de Fira de Barcelona y en el muelle de España del Port Vell.

Para dar respuesta a las demandas del sector y acercarlo más a la ciudad de Barcelona, en 2012 se decide un nuevo modelo que pasa por concentrar toda la oferta del Salón Náutico en el Port Vell y reducir el número de días de celebración, pasando de nueve a cinco. Desde entonces, el Salón Náutico cuenta con una única sede, el Port Vell de Barcelona, un lugar emblemático en medio de la ciudad.

El año 2014 es también importante para la consolidación del nuevo modelo ya que se decide hacerlo en octubre que es un mes en el que no hay ningún otro salón en una edición marcada por la tímida, pero importante recuperación del sector.

El escenario político que se comienza a dibujar en Cataluña en los años veintidós complica sobremanera la celebración del evento. La necesaria estabilidad, tanto económica como social para poder organizar un evento como el nuestro parece zozobrar. Pero, gracias al apoyo de las principales empresas del sector, de ANEN y al equipo de Fira de Barcelona, el salón puede llegar puntual a su cita de cada año.

Así, hasta llegar a un acontecimiento totalmente inesperado y que nos impactó de lleno a todos y cada uno de nosotros: la llegada de un desconocido virus que lo iba a paralizar todo. En un ejercicio de responsabilidad, y ante la gravedad de la situación, la organización del Salón Náutico decidió organizar un evento *online* en lugar de su tradicional cita presencial dadas las circunstancias.

Tras superar la batalla del coronavirus, emprendimos una nueva singladura para poder contribuir a la recuperación del sector y promocionar la práctica de la náutica deportiva y de recreo a nuevos públicos. Poco a poco y, año a año, hemos ido cubriendo etapas hasta llegar a la 60.º edición en el año 2022, en el que tuvimos el honor y el privilegio de que Su Majestad el Rey Felipe VI presidiese el acto inaugural del certamen. Un certamen que ya visitó de joven, siendo Príncipe de Asturias.

Además, ese año se hizo oficial que Barcelona iba a ser la sede de la Copa América de vela de este año 2024, considerada la tercera competición deportiva más importante del mundo tras los Juegos Olímpicos y el Mundial de fútbol, y



Visita de Su Majestad el Rey al expositor de la Armada. (Foto: www.casareal.es)



Motor eléctrico. (Foto: www.salonnautico.com)

que confirma la condición de capital del mar de la capital catalana, a la que el Salón viene contribuyendo desde 1963.

En su última edición, la de 2023, el Salón Náutico llevó a cabo una serie de acciones para acercar la Copa América a la ciudadanía que, a nivel general, no es plenamente consciente del impacto de su celebración en nuestro país.

Bajo mi presidencia, el salón comienza a experimentar un crecimiento sostenido. Y consciente, además de su condición de referente del sector a nivel español, el Salón Náutico también pone en marcha acciones que contribuyen a dinamizar la actividad económica.

Por ese motivo da entrada a emprendedores y *startups*, además de presentar novedades tecnológicas como *apps* que permiten controlar el barco a través de un teléfono móvil o un reloj inteligente, así como barcos híbridos o eléctricos.

Y todo ello, sin olvidar las actividades para fomentar la práctica de la náutica deportiva como, por ejemplo, salidas a vela y bici acuática, travesías en paddle surf y kayaks o la Noche de la Náutica, entre otros, con el objetivo de aumentar el número de fans del mar.

El Salón Náutico Internacional de Barcelona es lo que es gracias al apoyo de empresas y asociaciones; pero sin la colaboración desinteresada de la Armada no tendría razón de ser.

BAUTISMOS DE MAR DE ESCOLARES CATALANES EN BUQUES DE LA ARMADA. LA RELACIÓN DE LA ARMADA CON BARCELONA

PELAYO MAJO LLOBET
Capitán de yate



A relación de la Armada con Barcelona y su puerto es dilatada y está llena de hitos extraordinarios. En la Ciudad Condal tenemos uno de los astilleros de buques más antiguo y mejor conservado del mundo, las Drassanes; aunque tampoco hay que irse tan lejos. A principios del siglo pasado, contaba con un buen puerto y una industria de primera línea; los primeros submarinos se repararían en este puerto, la aeronáutica naval iniciaría aquí sus vuelos entre el Moll del Contradic y El Prat de Llobregat y el portahidros *Dédalo* sería transformado en los astilleros Vulcano por el mismo motivo. Por todo ello, Barcelona era un puerto importante en el sentido naval, no tanto a nivel estratégico pero sí logístico. Tras la Guerra Civil, este panorama cambiaría y la presencia naval se limitaría a la Co-

mandancia de Marina y al buque que le fuera asignado para patrullar las costas.

Los cambios legislativos motivaron que la Marina fuera relevada en su misión de guardia costera, lo que traería como consecuencia la retirada de todos sus patrulleros para este fin, por lo que en la primavera de 2010 la Comandancia Naval de Barcelona se quedó sin barco.

Pero en este puerto ocurrieron hechos destacados: la entrega de la bandera de combate a diversos buques de la Armada, entre ellos al *Príncipe de Asturias*



Escolares a bordo del patrullero *Infanta Elena* en Barcelona. (Foto: Armada)



(Foto: Armada)

y a la fragata *Almirante Juan de Borbón*, acto al que asistieron los entonces reyes don Juan Carlos y doña Sofía y los príncipes don Felipe y doña Letizia. También con orgullo ha recibido en diversas ocasiones la visita del emblemático buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, que ha sido siempre un gran acontecimiento para toda la ciudadanía.

Pero existe una relación excepcional de Barcelona y su puerto con la Armada que no la tiene ningún otro, ni siquiera las bases navales; ésta no es exclusiva, pero sí lo son su regularidad y, sobre todo, el entusiasmo de quienes la idearon y

mantienen activa desde hace ya 44 años. Estamos hablando de los bautismos de mar, la primera experiencia de un escolar a bordo de un buque de la Armada

durante un pequeño recorrido de salida del puerto y regreso, en el que viven y sienten cómo se trabaja en el mar.

En 1980 el capitán de yate y juez de regatas Jorge Salvat Gras, a la sazón presidente de la Real Asamblea Española de Capitanes de Yate, fue nombrado presidente del Salón Náutico Internacional de Barcelona. Este mismo año se puso en marcha la operación Bautismo de Mar, siguiendo la propuesta lanzada por Salvat y aceptada con entusiasmo por el almirante Luis Arévalo Pelluz, con objeto de divulgar la náutica y fomentar un mayor conocimiento de la Armada entre la sociedad española.

El programa consistía en embarcar a escolares entre 10 y 14 años en los distintos buques de la Armada presentes durante la celebración del Salón Náutico Internacional de Barcelona. En su planificación de actividades, el Salón nombró para su comité ejecutivo al capitán Miguel Negre, miembro de la Junta de Gobierno de la Asamblea, con la misión de ejecutar la Operación BAUMAR, en la que durante estos años han colaborado diferentes capitanes de yate, además de miembros del comité organizador. Ésta fue puesta en marcha no sólo para escolares de Cataluña, sino también de Aragón y de Madrid. A tal efecto, se fletaban trenes especiales que salían de Madrid y Zaragoza por la noche y llegaban a Barcelona a la mañana siguiente. Los alumnos embarcaban para salir a la mar, por la tarde visitaban el Salón y por la noche regresaban a sus ciudades de origen. En la primera operación embarcaron 7.151 niños y niñas a bordo de los buques *Alcalá Galiano* y *Lepanto*. A la vista del éxito obtenido, se acordó continuar con el proyecto en las siguientes ediciones.

Durante estos años han participado en la Operación BAUMAR nada menos que 150.758 escolares, y todos ellos han recibido un certificado que acredita



Destructor *Alcalá Galiano* (D-24). (Foto: Armada)



Buque de desembarco *Pizarro* (L-42). (Foto: Armada)

la experiencia vivida, firmado por el comandante del buque en el cual han navegado.

Por otra parte, el puerto de Barcelona ha recibido muchísimos buques de gran porte, como los *Galicia*, *Pizarro*, *Hernán Cortés*, *Velasco*, *Martín Álvarez* y *Conde del Venadito*; las corbetas *Diana*, *Infanta Elena*, *Infanta Cristina*, *Vencedora* y *Descubierta*; los dragaminas *Ebro*, *Tajo*, *Genil*, *Guadalquivir* y *Guadalupe*; los modernos cazaminas *Segura*, *Sella*, *Tambre*, *Turia* y *Duero*, además de los patrulleros *Deva*, *Alcanada* y *Espalmador*, entre otros. Todos con sus comandantes y dotaciones, imbuidos por un espíritu y abnegación encomiables, que hicieron inolvidable la experiencia de estos ilusionados escolares que por vez primera pisaban la cubierta de un buque.

Barcelona y sus gentes estarán siempre agradecidas por la presencia de estas unidades y dotaciones que se supieron ganar el cariño de todos, por lo que la Armada no debe olvidar nunca que aquí se la quiere, se la respeta y, sobre todo, se la admira.





LIBROS

CASINOS VA, Antoni: *Banderas de combate entregadas en Barcelona y Cataluña*.—(ISBN: 979-886756016-4). Amazon, 2023, 130 páginas, 18,95 euros.

Qué duda cabe que la entrega de la bandera de combate es una de esas efemérides que dejan huella en cada historial particular de cualquier buque de una Armada, símbolo de agradecimiento de sus otorgantes y del triunfo o la derrota, si llegare el caso de entablar combate durante la vida activa del navío. Con tradición de izado en la parte más alta y visible del mástil, era de obligado cumplimiento el jamás arriarla en la batalla y llegado el caso, incluso acompañar al pecio en su hundimiento. Originariamente, en el continente europeo representaban a las casas reales de cada país con su correspondiente heráldica particular y que motivaba en ocasiones que, fuese difícil distinguir el estado al cual pertenecía el buque, lo que hizo evolucionar su presentación y acabar convirtiéndose, en su mayoría, en la propia de cada nación, con un tamaño superior, que permitiese distinguirla más adecuadamente a mayores distancias.

Fue en 1785, durante el reinado de Carlos III, cuando mediante el Real Decreto de 28 de mayo, se estableció que, en nuestra Armada, la bandera de combate sería de color rojo-gualda-rojo y que, con posterioridad, el 13 de octubre de 1843, la reina Isabel II la adoptaba como enseña nacional.

Sus orígenes en nuestro país nos remiten al entonces capitán de fragata Ramón Auñón en su asistencia como agregado naval a la boda real en el país vecino, Portugal, a finales del siglo XIX donde durante una visita a bordo del acorazado *Italia* de la Marina Militare, observó con curiosidad el habitáculo

Banderas de combate entregadas en Barcelona y Cataluña

Antoni Casinos Va



acristalado que conservaba en su interior la bandera de combate del navío, interrogando sobre ella y cómo había sido su historia, se quedó impresionado por lo que había escuchado y a su vuelta a España, influyó para que la tradición que le habían relatado, fuera adoptada por nuestra Armada, lo que provocó que llegase a oídos de la propia reina regente María Cristina de Habsburgo-Lorena, ofreciéndose por sí misma a bordar la bandera del crucero que llevaría su nombre *Reina Regente*, siendo el primer buque que instauraría la tradición y que le fue otorgada en Barcelona durante la Exposición Universal de 1888.

En la actualidad, el ceremonial de este acto se encuentra regulado en el Real Decreto 1511/1977 por el que se establece el reglamento de banderas y estandartes, guiones, insignias

y distintivos. El libro describe la relación de las banderas de combate ofrecidas a los buques de la Armada en la Ciudad Condal, reseñando en cada una de ellas una breve descripción del buque correspondiente, así como los detalles de la ceremonia, de igual manera, en su parte final, en menor detalle, se adenda con el resto de banderas ofrecidas a otros buques de la flota en el resto de localidades de las restantes tres provincias catalanas, hasta un total de veintiocho navíos, que demuestra la larga tradición que tuvo esta región en el ceremonial de entrega de las banderas de combate a nuestra Armada.

Respecto a las que se llevaron a cabo en la propia Ciudad Condal, amén de la entregada al crucero *Reina Regente*, se inauguraba el siglo xx con el crucero *Cataluña* y con la asistencia de los reyes Alfonso XIII y Victoria Eugenia en octubre de 1908 con presencia de autoridades civiles y militares, así como la sociedad civil, provocando gran expectación por la visita de los monarcas a diversas partes de la ciudad.

En cuanto a las unidades abanderadas pertenecientes al Arma Submarina, se reseñan al submarino *Narciso Monturiol* (A1) en enero de 1919, recordando a unos de los pioneros en los sucesivos proyectos de un buque submarino para

nuestra patria plasmado en sendos *Ictíneos* que, sin embargo, no fueron considerados como viables en la época. Perteneciente el A1 a la clase *Laurenti*, eran unidades recién incorporadas desde sus astilleros italianos y que recalaba la flotilla entera de tres unidades para concesión de la bandera al primero de ellos, teniendo como comandante al capitán de corbeta García de los Reyes. Curiosamente, se otorgó la misma, no a bordo del mismo buque, sino en la toldilla del acorazado *Alfonso XIII* abarloado al submarino y que, una vez finalizado el acto, fue izada a bordo de éste. Una segunda unidad con el mismo nombre, fue de nuevo el protagonista en junio de 1974, en este caso la bandera era donada por el Ayuntamiento de Figueras, ciudad natal de Narciso Monturiol. Pertenecía esta unidad a la célebre clase *Guppy* de la US Navy, con numeral S-33 en origen y que, tras una avería al año siguiente de su homenaje, ocasionaba que el coste de su reparación le llevase a la baja definitiva años más tarde, heredando su nombre el S-35. Finalizada la ceremonia, las dotaciones de los submarinos asistentes al acto, realizaron una ofrenda de flores a la estatua del inventor en su ciudad natal gerundense. Deseable sería, sin duda, que el futuro heredero con tal ilustre nombre S-82, siguiese la tradición. Ya en enero de 1983, coincidiendo con el salón náutico de Barcelona, se concedía la bandera al primero de la clase *Agosta*, S-71 *Galerna* por parte de la Diputación Provincial.

Guardan especial relación con la Ciudad Condal, las unidades con capacidad aeronaval que han servido en la Armada y que fueron también receptoras de las correspondientes banderas de combate. El 12 de octubre de 1968, la recibía el portahelicópteros *Dédalo* (PH-01) que repetía nombre de su antecesor el portahidro, con estrecha relación con la capital catalana en la época en que nuestra aeronáutica naval tenía como base principal el aeródromo de El Prat. El *Dédalo* marcó una época al proporcionar capacidad aérea moderna para la Armada. Tras el acto, miembros de la tripulación, rindieron homenaje a los caídos de la aeronáutica y aviación naval en los jardines de Montjuic, ante la estatua del malogrado teniente de navío Durán.

La Directiva 3/1982 regulaba la manera de cambiar las banderas de combate otorgadas antes de la nueva etapa democrática y, aprovechando el salón náutico de enero de 1984, se repetía la ceremonia, esta vez ya recalificado el buque como portaerones. Cierra la lista de unidades aeronavales el *Príncipe de Asturias* (R-11) que recibía la bandera en mayo de 1989 y que como parte de el ceremonial se llevaba a cabo la mayor revista naval hasta ese momento en nuestro país con casi una veintena de buques nacionales y extranjeros y la presencia de la familia real al completo a bordo de la fragata *Victoria* (F-82), incluida la anécdota de la pérdida de un ancla del portaerones, felizmente recuperada por el calarredes *Cíclope*.

En cuanto a otras unidades de superficie, en este caso las fragatas, la recibieron la *Cataluña* (F-73) en marzo de 1975 durante su primera escala en tierras catalanas, por parte de las cuatro Diputaciones Provinciales y que al igual que el *Dédalo* recibiría con el cambio de régimen una segunda, mientras que la

Almirante Juan de Borbón (F-102), última bandera entregada en la Ciudad Condal, la recibía en noviembre de 2004 con la presencia de los actuales reyes eméritos.

Completan la lista de unidades que recibieron su bandera en la capital barcelonesa el dragaminas *Llobregat* (M-22) en julio de 1955, el patrullero *Medas* (P-26) en diciembre de 1993 y el buque anfibio *Pizarro* (L-42) en noviembre de 1995. Continúa el libro con referencia a las otras unidades que también recibieron la bandera en otras localidades catalanas y así se completa la lista con el destructor *Audaz*, los dragaminas *Ter*, *Odiel* y *Tajo*, los patrulleros *Alcanada* y *Espalmador* y el calarredes *Cíclope* en la provincia de Gerona, los destructores *Roger de Lauria* y *Furor*, la corbeta *Descubierta*, los dragaminas *Eo* y *Ebro* y el transporte de ataque *Aragón* en la provincia de Tarragona, incluyendo a la corbeta *Nautilus*, que fue ofrecida por la diputación de Lleida, mientras que en la localidad barcelonesa de Vilanova y la Geltrú la recibía el destructor *Relámpago* y que, sin duda, deja patente la vinculación que ha tenido y tiene nuestra Armada con las gentes y ciudades catalanas.

Adolfo ORTIGUEIRA GIL
Investigador y articulista

FERNÁNDEZ RIESTRA, Francisco de Asís: *El tiempo del mar (Los recuerdos de un médico de la Armada)*. — (ISBN: 978-84-09-60425-8). Fundación Alvargonzález, Gijón, 2024, 600 páginas. Fotografías e ilustraciones en blanco y negro y en color, 25 euros.

Nos atrevemos a decir que, en la larga vida del Cuerpo de Cirujanos de la Armada o de los que le siguieron hasta la creación del Cuerpo Común de Sanidad de la Defensa, pocos de sus componentes tendrán anotados en sus hojas de servicios el número de días de mar que atesora el teniente coronel (retirado) Francisco de Asís Fernández Riestra, que habiendo sido médico de la 11.^a Escuadrilla de Destructores, con destacadas actuaciones en el banco sahariano; médico en el *Juan Sebastián de Elcano*, para lo que tuvo que recibir un curso acelerado de cirujano; en la fragata *Victoria*, con la que participó en el adiestramiento inicial en los Estados Unidos; en cuatro campañas antárticas, tres de ellas en el buque *Las Palmas* y una en el *Hespérides*, en las cuales también ejerció su aptitud de buceador y, por fin, en la Operación Alfa Charlie, a bordo del *Galicia*, para proporcionar ayuda humanitaria a varios países centroamericanos.

Todo lo anterior, trufado de los reglamentarios estudios médicos, especialidad de medicina interna realizada en la Clínica de la Concepción de Madrid, del famoso doctor Carlos Jiménez Díaz; el doctorado, que hizo *in situ* y aprovechando su estancia antártica: «Metabolismo humano en la Antártida» y su destino en la

Policlínica Naval ejerciendo su especialidad de internista.

De todo ello habla el autor en esta primorosa edición del libro que, la queridísima Fundación Alvargonzález — uno de los báculos de la Armada en su acción cultural —, acaba de publicar. Y habla con la pasión propia del enamorado de su profesión de «marino-médico», y no la viceversa, con lenguaje sencillo y atractivo, bañado todo de una gran dosis de compañerismo, pues en sus páginas van saliendo sus comandantes, segundos, compañeros de cámara, subordinados y colaboradores de sus enfermerías, sus amigos buceadores de las gélidas aguas antárticas y, por destacar a alguno de ellos, dedica un emocionado recuerdo a nuestro inolvidable intendente, naturalista y amigo, Josele Curt Martínez. Dedicaba también un capítulo,

a la actitud mantenida por él mismo y por algunos compañeros, ante la desaparición del Cuerpo de Sanidad de la Armada y propone alguna solución para enderezar el rumbo del actual Cuerpo Común de la Defensa.

En fin, un libro ameno y divertido que muestra también la habilidad artística del autor pues algunas de sus acuarelas lo ilustran, ya que todo rezuma amor a la Armada, ensalza el compañerismo, el sacrificio, la lucha contra las adversidades climáticas y la paciencia necesaria para enfrentarse a la malísima habitabilidad de un *Las Palmas* convertido en buque de investigación antártica. También encontraran episodios ya algo olvidados como, por ejemplo, el hundimiento del argentino *Bahía Paraíso* y el extraordinario comportamiento del *Las Palmas* en tal ocasión. Muchos de los lectores se verán identificados en sus páginas y todos ellos disfrutarán con su lectura.

Asís Fernández Riestra

El tiempo del mar

(Los recuerdos de un médico de la Armada)



José María BLANCO NÚÑEZ



(retirado)





SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL

